

*Van: Groen Antwerpen
Wouter Van Besien
p/a Stadhuis - Fractielokaal Groen
Grote Markt 1
2000 Antwerpen*

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

Betreft: *Bezwaarschrift Groen Antwerpen voor GRUP Oosterweelverbinding – wijziging*

Antwerpen, 14 augustus 2014

Geachte,

Groen Antwerpen tekent bezwaar aan tegen het ontwerp van wijziging van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Oosterweelverbinding.

Dit om vier redenen:

1. het ontwerp zoals het nu voorligt is in tegenspraak met verschillende andere plannen die beslist zijn door de overheid en waar dus mee rekening dient gehouden te worden
2. in het ontwerp GRUP zitten grote hiaten en ontbreken er garanties voor een betere leefomgeving
3. de documenten die als grondslag en voorbereiding gediend hebben voor deze wijziging van GRUP vertonen essentiële mankementen
4. documenten die belangrijk zijn om goede beslissingen te kunnen nemen, zijn in opmaak maar nog niet afgerond.

1. In tegenspraak met beslist beleid

1.1. In tegenspraak met Ruimtelijk Structuurplan stad Antwerpen

De aanleg van de Hollandse Knoop, het op- en afrittencomplex met 27 baanvakken ter hoogte van Deurne-Noord en Borgerhout is volledig **in tegenspraak met het concept ‘Groene Singel’** die nochtans in het s-RSA staat als ‘gewenste ruimtelijke structuur’.

De Hollandse Knoop is een ingewikkeld op- en afrittencomplex dat onmogelijk te overkappen is. Daardoor wordt het **verbinden** van het Rivierenhof en Spoor Oost tot de ‘groene schakel Rivierenhof – Spoor Oost’ onmogelijk.

Ook ter hoogte van het Lobroekdok op den Dam zal de ‘gewenste ruimtelijke structuur’ in het s-RSA genoemd als **“Programma Singel Noord”** niet volwaardig kunnen worden uitgebouwd als een overkapping op die locatie niet mogelijk is. Het is zeer waarschijnlijk dat overkappen hier niet mogelijk is omwille de Europese tunnelrichtlijnen en de 10 seconden-regel¹. Ter hoogte van het Lobroekdok zal er een uitbreiding van 10 naar 15 baanvakken komen in een open sleuf. De snelweg zal tot op 50 meter van de woningen komen te liggen. De herwaardering van het Lobroekdok en de ontwikkeling van de Slachthuissite komt in het gedrang omdat niet de nodige leefkwaliteit kan worden gegarandeerd.

1.2. In tegenspraak met “Beleidsnota duurzame stad”

Het GRUP dat de bouw van de Oosterweelverbinding op het BAMtracé wil toelaten, is in strijd met de **“Beleidsnota duurzame stad”** van Stad Antwerpen, dat pleit voor

- zo duurzaam mogelijk verplaatsen (STOP) met oog op bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid;
- hinderlijke lucht- en geluidsemissies beperken en de blootstelling van bewoners maximaal voorkomen;
- de groenoppervlakte uitbreiden en de groenstructuur versterken met een zo hoog mogelijke natuurkwaliteit;

1.3. Voldoet niet aan de doelstellingen van het “Actieplan fijn stof en NO2 in de Antwerpse haven en de stad Antwerpen” en het “Vlaams Luchtkwaliteitsplan”

In de **studie van VITO**² opgemaakt op vraag van de stad Antwerpen worden op niveau van de stad drie maatregelenpakketten voorgesteld die er kunnen toe bijdragen om de kwaliteit van de lucht te verbeteren en de geluidshinder te beperken. De studie geeft tegelijk ook aan dat “in geen van de drie maatregelenpakketten de jaarnorm voor NO2 of de dagnorm van PM10 gehaald wordt”. Men slaagt er enkel in “het aantal mensen wonende in gebieden die in overschrijding zijn van deze normen” te verminderen bij het uitvoeren van de strengere maatregelen pakketten. Bovendien zijn deze maatregelen nog lang niet in uitvoering. De invoering van lage emissiezones (maatregelenpakket 2) kan nog lang op zich laten wachten, gezien een wetgevend en/of decretaal kader hiervoor nog steeds ontbreekt.

¹ Geen weefbewegingen op 10 seconden voor een tunnelmond.

² “Voorstel van maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren en de geluidshinder te beheersen in de stad Antwerpen”, 2011

Dus met de som van alle maatregelen die voorzien worden, kunnen de Europese normen niet gehaald worden. De enige manier om dit te doen, is door in te grijpen op de snelwegen – en vooral de ring – die door de stad lopen. In de MER over de Oosterweelverbinding blijkt echter dat de luchtkwaliteit door de aanleg van deze nieuwe verbinding niet zal afnemen, eerder licht zal toenemen. Waarbij de vraag open blijft of men voldoende rekening heeft gehouden met het verkeer aanzuigend effect van de bouw van nieuwe wegeninfrastructuur.

In het **Actieplan fijn stof en NO₂**³ wenst men de blootstelling te verminderen door ruimtelijke ingrepen en ingrepen aan de bestaande infrastructuur. Ook wil men ruimtelijk vertaalbare maatregelen inschrijven in de stedenbouwkundige voorschriften van de betrokken plannen. Met dit GRUP doet men echter het tegenovergestelde. De ruimtelijke ingrepen en infrastructuurwerken zorgen net voor nog meer verkeer en dus nog meer blootstelling. Bovendien worden in de stedenbouwkundige voorschriften géén garanties opgenomen om de blootstelling aan fijn stof en NO₂ via ruimtelijke ingrepen te verminderen.

Het **Vlaams Luchtkwaliteitsplan**⁴ heeft als doel om in 2015 aan de normen voor NO₂ te voldoen. Het is een meer algemeen en kan ook geen garanties bieden dat specifiek in de Antwerpse agglomeratie de Europese milieudoelstellingen zullen gehaald worden.

De aanleg van de Oosterweelverbinding, dat nog meer verkeer zal aantrekken midden in woonwijken, zal het doel om de luchtkwaliteit te verbeteren niet halen.

Dat betekent dus dat miljarden zullen worden uitgegeven aan nieuwe infrastructuur zonder dat er enige zekerheid is dat de Europese doelstellingen op vlak van luchtkwaliteit zullen gehaald worden. Integendeel zelfs: alles wijst erop dat die niet zullen gehaald worden.

Het uitgangspunt voor dit GRUP had moeten zijn dat men zowel een oplossing zou mogelijk maken voor de mobiliteitsproblemen (congestie) als een sanering zou tot stand brengen voor de overschrijdingen van de Europese normen voor luchtkwaliteit. Dat laatste objectief kreeg duidelijk te weinig aandacht.

1.4. Voldoet niet aan de doelstellingen van het “geluidsactieplan Antwerpen”

Ook voor geluidshinder worden de Europese normen niet gehaald. Een saneringsplan is in opmaak. Maar het ziet er naar uit dat de extra geluidshinder door de nieuwe wegeninfrastructuur het halen van de Europese normen fel zal bemoeilijken, zo niet onmogelijk maken.

³ “Actieplan fijn stof en NO₂ in de Antwerpse haven en stad Antwerpen”, 2014

⁴ “Luchtkwaliteitsplan in het kader van de uitstelaanvraag voor de normen NO₂”, 30 maart 2012

2. Grote hiaten in ontwerp GRUP op vlak van de verdediging van de leefbaarheid van de inwoners

2.1. Bezwaar tegen de uitbreiding van de bestemming ‘Gebied voor wegeninfrastructuur’ op het ganse tracé ten koste van groen en verkeersleefbaarheid

Door de keuze van het Oosterweeltracé voor de Scheldekruising, kiest men ervoor om het doorgaand verkeer dwars door de stad te laten rijden. De verschillende nieuwe of vernieuwde verkeersknooppunten zullen steeds een sterke uitbreiding van de weginfrastructuur betekenen.

- **Hollandse Knoop: uitbreiding “gebied voor wegeninfrastructuur”** Dit op- en afrittencomplex wordt op het breedste stuk 27 baanvakken breed. Op de Bisschoppenhoflaan komt 40% meer verkeer. Ook op de Ring zelf zal het verkeer toenemen. Op enkele 10tallen meters van de Hollandse Knoop ligt de Ten Eekhovenlei, een woonstraat met ook 3 crèches. Bovendien is er op de Ten Eekhovenlei een veldje/parkje waar bij goed weer enkele 100’ en mensen komen ontspannen, kinderen komen er spelen, jongeren komen er sporten, buurtbewoners tuinieren er in hun volkstuintje... Net naast dat parkje en een stuk op die plek zelf, zullen de 27 baanvakken komen te liggen. Op een plek waar zo veel mensen wonen, crèches zijn, waar kinderen spelen, waar gesport wordt..., is onverantwoord om de Ring en de op- en afrit die er nu al is en zeer veel overlast met zich meebrengt nog uit te breiden.
- **Oosterweelknooppunt: Toekenning “gebied voor wegeninfrastructuur” aan het Noordkasteel.** Een groot stuk van (de natuur op) het prachtige Noordkasteel zal verdwijnen om plaats te maken voor een gigantische verkeerswisselaar. Die verkeerswisselaar komt op 40m van de Hogere Zeevaartschool te liggen. Het overgebleven groen en water op het Noordkasteel zal pal tegen die verkeerswisselaar komen te liggen. Dit prachtig natuur- en recreatiegebied vlakbij de stad zal daardoor verdwijnen.
- **Open sleuf tussen Lobroekdok en Sportpaleis: uitbreiding “gebied voor wegeninfrastructuur”** De viaduct van Merksem wordt vervangen door een open sleuf. Het aantal baanvakken stijgt er van 10 naar 15. De Avontuurlijke Bouwspellepleinen moeten verdwijnen, woonboten moeten weg uit het Lobroekdok. Er komt een tunnelmond en er zal meer verkeer voorbij razen. De Ring zal op 50 meter van woningen komen te liggen. Op een plek waar mensen wonen en kinderen spelen, is het onverantwoord om nog meer verkeer te laten passeren.

2.2. Geen garanties voor compensatie van groen

Uit het PlanMER blijkt dat door de Oosterweelverbinding aan te leggen op het BAMtracé er 93ha aan waardevolle ecotopen en 123ha aan minder waardevolle ecotopen⁵ zullen verdwijnen. Daarnaast zal 85% van het Sint-Annabos, een bos van 100ha groot, op Linkeroever ook worden gekapt om tientallen jaren dienst te doen als werfzone voor slibstort.

Voor Groen is het onaanvaardbaar dat er zo veel natuur verdwijnt. Temeer omdat er andere tracé-alternatieven waren waar er minder groen zou verdwijnen. Bovendien zijn er in de

⁵ PlanMER Oosterweelverbinding: deelrapport 7 Discipline fauna en flora, pagina 40

stedenbouwkundige voorschriften amper garanties opgenomen voor compensatie van groen of nieuw groen.

Groen pleit ervoor om geen Oosterweelverbinding aan te leggen op het BAMtracé. Maar als het ondanks alles toch zou komen, stelt Groen een aantal voorwaarden:

Sint-Annabos op Linkeroever

Groen is ervan overtuigd dat het mogelijk is om de slibverwerking op een andere manier te organiseren. Dit moet grondig worden herbekeken met experts ter zake.

Groen vraagt om de kap van Sint-Annabos tot het absolute minimum te beperken, om zo zuinig mogelijk om te springen met het gebruik van het bos voor het storten en verwerken van het slib en op zoek te gaan naar duurzame alternatieven voor het slibstort.

Bovendien bestaan er alternatieven om slib te verwerken. In plaats van slib te laguneren – waarbij het slib over een grote oppervlakte uitgesmeerd wordt om het te laten uitdrogen – kan slib ook mechanisch ontwaterd worden. Dat gebeurt al in diverse havens, onder meer met het AMORAS project in de haven van Antwerpen.

Concreet vraagt Groen om een zo groot mogelijk deel van het Sint-Annabos, dat op het grafisch plan van het GRUP is aangeduid als “overdruk werfzone”, om te zetten naar park- of natuurgebied of speelbos.

Noordkasteel

Het verdwijnen van een groot deel van het Noordkasteel is onaanvaardbaar voor Groen. Dit moet grondig worden herbekeken. Het kan niet op dit waardevolle natuur- en recreatiegebied verdwijnt. Er wordt zelfs geen compensatie voorgesteld.

Groen vraagt om een oplossing te zoeken waarbij het Noordkasteel niet hoeft te verdwijnen en om via de inkleuring op plan en de bijhorende stedenbouwkundige voorschriften te garanderen dat het Noordkasteel groengebied blijft.

Parkgebied ter hoogte van Slachthuislaan/Den Dam niet aangeduid op grafisch plan

In de pers werden beloftes gedaan voor een parkgebied ter hoogte van de tunnelmond aan de Slachthuislaan en de Ijzerlaan. Ook op de infolders wordt dit park gesimuleerd. Op de grafische plannen vinden we op deze locatie echter maar een zeer kleine spie “groen/parkgebied”.

Groen vraagt om het gebied waarover sprake op het grafisch plan ook effectief in te kleuren als parkgebied.

2.3. Geen geluids-, lucht- en visuele buffering voorzien tegenover inwoners

Stedenbouwkundige voorschriften: Artikel 0.3.2. Geluids-, lucht- en visuele buffering en afscherming van de Oosterweelverbinding

De Oosterweelverbinding zal nog meer verkeer teweeg brengen op de Ring. Dit zal onvermijdelijk een negatief effect hebben op de luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Het GRUP voorziet in buffering voor 3 zones, namelijk Blokkersdijk/Middenvijver/Sint-Annabos/Vliet, Noordkasteel, Rivierenhof/Groot Schijn en . Dat is goed, maar niet voldoende. Waar de Oosterweelverbindingen langs woningen passeert, is een geluids-, lucht- en visuele buffering ook absoluut noodzakelijk. Daarom moeten in de stedenbouwkundige voorschriften ook specifieke straten worden opgenomen waar mensen wonen.

Groen vraagt om dit artikel aan te passen en deze passage toe te voegen:

“Op plekken waar de Ring/Oosterweelverbinding op een afstand van minder dan 1500m van bewoning komt te liggen, wordt geluids- lucht- en visuele buffering voorzien zodat de Europese norm inzake lawaai en luchtverontreiniging wordt gerespecteerd.”

2.4. Geen garanties voor genoeg verbindingen en oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers

Stedenbouwkundige voorschriften: Artikel 0.14 Bereikbaarheid en verbindingen en oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers

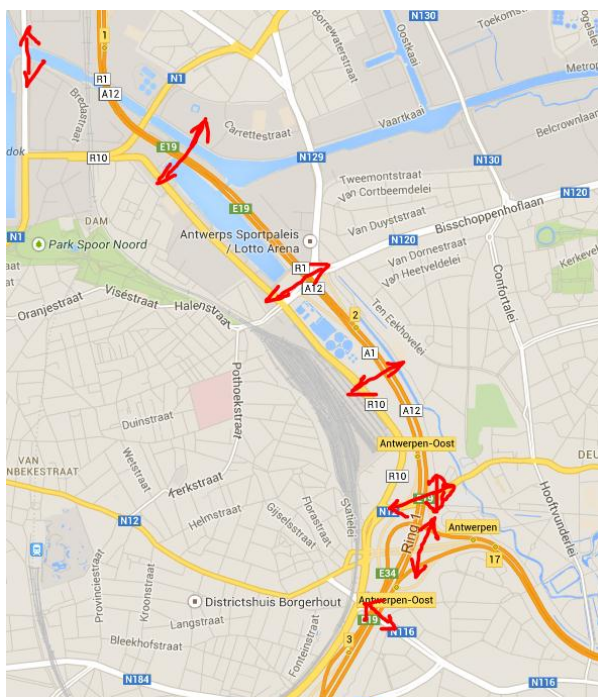
Nog meer dan nu al het geval is met de Ring, zal de Oosterweelverbinding verschillende wijken en gebieden doormidden snijden en zo een fysieke barrière worden. Het GRUP zou ook voor fietsers en voetgangers een verbetering moeten garanderen. Het zou garanties moeten bieden om fysieke barrières op te heffen, te vermijden of tot een minimum te beperken. Dergelijke garanties kunnen enkel geboden worden als deze opgenomen worden in de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP. In het voorstel-GRUP schrijven de stedenbouwkundige voorschriften voor om op 4 plaatsen verbindingen en oversteekmogelijkheden te voorzien voor fietsers en voetgangers: Sint-Annabos/Blokkersdijk, de Oosterweelknoop, Schijnpoort en Waaslandhaven. Dit is een zeer vage omschrijving en biedt slechts garantie voor 4 oversteekplaatsen over het ganse tracé.

Groen vraagt om dit artikel aan te passen met deze passage:

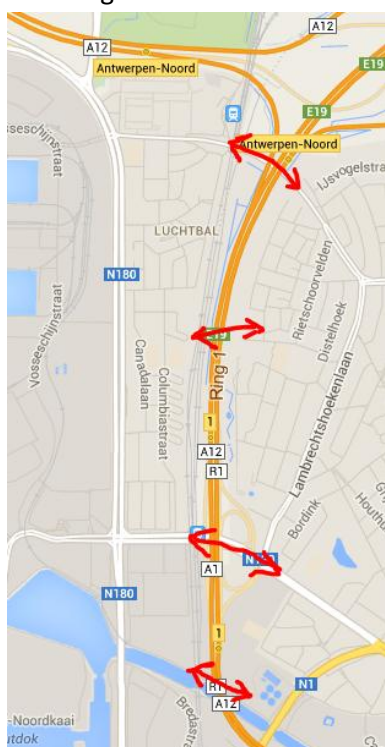
“Er moeten ongelijkvloerse, vrij liggende en conflictvrije verbindingen en oversteekmogelijkheden komen voor fietsers en voetgangers over het ganse tracé. Deze oversteekmogelijkheden mogen maximum 800m uit elkaar liggen.”

We geven 2 voorbeelden mee:

- Ter hoogte van Merksem, den Dam, Deurne-Noord en Borgerhout zou dit als volgt kunnen:



- Ter hoogte van de Luchtbal en Merksem betekent dit hetvolgende:



2.5. Geen rekening gehouden met billijke afstandsnormen

In het GRUP werd onvoldoende rekening gehouden met de afstand van de geplande verkeerswegen t.o.v. de bewoning en t.a.v. kwetsbare bevolkingsgroepen.

Uit tal van studies blijkt nochtans dat het ongezond is om te wonen dicht bij drukke verkeerswegen omwille van de hoge emissies aan fijn stof of de hogere geluidsoverlast. Dat is zeker voor kinderen of andere kwetsbare groepen het geval.

De nood om te werken met perimeters of afstandsnormen werd aanvankelijk bij de opmaak van de MER onderkend en er werd beloofd deze in kaart te brengen. Maar uiteindelijk bleek dat de zogenaamde “gezondheidsperimeters” (zone van 300 m, 500 m en 1500 m rond de autostrade) op het einde van de onderzoeksperiode uit de MER-richtlijnen geschrapt werden, waardoor de gezondheidsimpact op wijken in gevoelige zones niet onderzocht werd.

Door deze werkwijze onderscheidt de Vlaamse overheid zich in bijzonder negatieve zin t.o.v. bijv. de Nederlandse overheid waar deze afstandsnormen omwille van de volksgezondheid, wel in acht worden genomen.

Het lijkt dan ook niet meer dan logisch dat elke overheid die ruimtelijke plannen en voorschriften opmaakt, de kennis over de kwalijke invloed van verkeersemisies in haar besluitvorming betreft.

Op basis van de Nederlandse of Amsterdamse gezondheidsperimeters zou de inplanting van de Oosterweelverbinding zoals die in het GRUP voorzien is, duidelijk moeten gewraakt worden.

Groen adviseert om geen weginfrastructuur uit te breiden volgens de respectievelijke afstandsnormen. Daarnaast vraagt Groen om prioritair milderende maatregelen (liefst overkapping, eventueel geluidsschermen) te nemen voor verkeersinfrastructuur die, volgens bovenstaande normen, te dicht bij woningen, scholen, crèches, rusthuizen, ziekenhuis, ... komen te liggen. Deze voorwaarden zouden op het grafisch plan en in de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP verankerd kunnen worden.

2.6. Overkapping van de ring niet meegenomen als uitgangspunt

Door de uitbreiding van de weginfrastructuur, het verbreden en complexer maken van de Ring wordt het bijna onmogelijk om de Ring te gaan overkappen tussen de E313/E34 en het Lobroekdok. De Hollandse Knoop is te complex en te breed om te gaan overkappen. Voor en na de Hollandse Knoop zijn er weefbewegingen.

Het voorstel van het stedelijk plein aan het Sportpaleis zal niet helpen om de luchtkwaliteit te verbeteren en om de geluidsoverlast te beperken.

Bovendien zijn in het PlanMER de mogelijkheden én de effecten van overkapping niet grondig meegenomen en is die mogelijkheid tot overkapping ook niet meegenomen in de uiteindelijke tracékeuze. Nochtans zijn daar alle redenen toe.

Groen pleit voor een volledige overkapping. Alleen zo kan de luchtkwaliteit verbeteren, kan de geluidsoverlast verminderen en kan er ruimte vrij komen voor groen, recreatie, wonen en bedrijvigheid. Groen pleit dus om voor een tracé en/of mobiliteitsconcept te kiezen dat zo'n maximale overkapping toelaat.

Op zich is het goed dat de mogelijkheid tot overbrugging en overkapping is opgenomen in het GRUP. **Toch vraagt Groen een uitbreiding van deze voorschriften door dit toe te voegen: "Overbrugging en overkapping gelden als de norm voor de ganse Oosterweelverbinding"**

3. Mankementen in de onderliggende en voorbereidende documenten

3.1. Plan-Mer

Er zijn behoorlijk wat mankementen vast te stellen aan het plan-MER.

De verschillende alternatieve tracés zijn niet op een gelijke manier behandeld. Zo werd de exploitatievariant met gedifferentieerde tol (de variant die het meest performant bleek) enkel doorgerekend voor het Oosterweeltracé (ingediend door BAM) en niet voor de andere alternatieven.

Er is geen kwalitatieve analyse gebeurd van de effecten op de kinderen en de jongeren, zoals het verdwijnen of dichterbij een grote snelweg komen liggen van formele speelruimte, groene ruimte, speelbos, informele speel- en rondhangruimte, trage verbindingswegen, jeugdlokalen, scholen, kinderdagverblijven en sportterreinen. In de MER-richtlijnen stond nochtans dat die kwalitatieve beschrijving moest gebeuren.

Men heeft om een onverklaarbare reden de aanvaardbare geluidsdruk verhoogd ten opzichte van de criteria die gehanteerd zijn geweest in het vorige plan MER in 2005, van 60 naar 70 decibel overdag en van 50 naar 60 decibel 's nachts. Deze verhoging van 10 dB komt de facto neer op een verdubbeling van het waargenomen geluid. Nochtans waren de eerder gehanteerde criteria veel meer in lijn met de wetenschappelijk kennis rond aanvaardbaar geluidsoverlast.

Bij de opmaak van de MER werd aanvankelijk beloofd om afstandsnormen mee in kaart te brengen. Zonder argumentatie heeft men deze afstandsnormen terug afgevoerd.

De zogenaamde "gezondheidsperimeters" (zone van 300 m, 500 m en 1500 m rond de autostrade) werden op het einde van de onderzoeksperiode uit de MER-richtlijnen geschrapt werden, waardoor de gezondheidsimpact op wijken in gevoelige zones niet onderzocht werd.

Door deze richtlijn niet toe te passen worden reële problemen 'weggemiddeld'. Het plan-MER erkent dit trouwens ook (deelrapport 12, nr. 12.10.1, p. 129):

"Volgens het beoordelingskader voor gezondheidseffecten door blootstelling aan geluid scoort Meccano zwak positief en is de impact van de andere alternatieven te verwaarlozen. Een belangrijke randbemerking hierbij is wel dat bij toepassing van deze beoordelingskaders de effecten uitgemiddeld worden over het volledige studiegebied, terwijl uit de analyse van de effecten blijkt dat de grootste wijzigingen in blootstelling zich voordoen in de nabijheid van de autowegen. [...] Op vlak van luchtverontreiniging doen de grootste concentratiedalingen en –stijgingen zich voor op korte afstand van de autowegen. Hier wonen relatief gezien meer jonge kinderen dan op grotere afstand van deze wegen en er zijn, vnl. in Antwerpen, ook een heel aantal kwetsbare locaties (o.a. scholen,

kinderdagverblijven, speeltuinen, speelpleintjes, ...) op korte afstand van autowegen gesitueerd."

Met deze belangrijke aanmerking wordt niets gedaan. De conclusies gaan voort op de 'uitgemiddelde' vaststellingen

Uit tal van studies blijkt dat het ongezond is om te wonen dicht bij drukke verkeerswegen omwille van de hoge emissies aan fijn stof of de hogere geluidsoverlast. Dat is zeker voor kinderen of andere kwetsbare groepen het geval. Door deze werkwijze onderscheidt de Vlaamse overheid zich in bijzonder negatieve zin t.o.v. bijv. de Nederlandse overheid waar deze afstandsnormen omwille van de volksgezondheid, wel in acht worden genomen.

3.2. Maatschappelijke kosten-baten analyse

De maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) die gemaakt is voor dit project voldoet op verschillende punten niet aan de voorwaarden voor een correcte en zinvolle MBKA, zoals die door Sara Ochelen (Dep. LNE, team milieueconomie) op 26/05/2011 in een visietekst terzake op een rij werden gezet:

1. *Alle relevante en realistische projectalternatieven moeten onderzocht worden, zeker ook de nuloptie (die beschrijft wat er in de toekomst zou gebeuren als de projectalternatieven niet worden toegepast). Verder moeten ook combinaties van projecten die elkaar beïnvloeden bekeken worden.*
2. *Alle kosten en baten beschrijven, kwantificeren en in het mate van het mogelijke moneteriseren is noodzakelijk. Het oplijsten van al de mogelijke kosten- en baten kan op zich al belangrijke inzichten bieden, zelfs zonder dat ze in geld gewaardeerd zijn. Het is wel cruciaal dat alle impacts in rekening gebracht worden: ook effecten op luchtmissies, broeikasgassen, natuur, hinder, verkeersveiligheid...*
3. *Niet alleen lokale kosten en baten, ook effecten op hoger schaalniveau in rekening brengen. Het betekent concreet ook (i) dat effecten in andere sectoren dan degene waar de investering wordt gedaan moeten worden opgenomen, inclusief potentiële effecten op de arbeidsmarkt (indien significant), (ii) dat moet worden bekeken (indien belangrijk) wie de voor- en nadelen van het project ondervindt, dus verdelingseffecten bekijken indien vermoedelijk significant, (iii) dat de financieringswijze en de kosten van financiering expliciet moeten worden opgenomen.*
4. *Rekening houden met zowel de korte, middellange als lange termijn effecten en de dynamische effecten en interacties. Bv. bij het nagaan van de impact van nieuwe/gewijzigde infrastructuur kan voor de korte termijn effecten de vraag naar transport exogeen gehouden worden, maar voor de langere termijn moet de mogelijke impact op de vraag naar transport nagegaan worden.*
5. *Bij het wegen van toekomstige kosten en baten is de keuze van de discontovoet (waarbij de toekomstige kosten en baten omgerekend worden naar hun actuele waarde) belangrijk. In een MKBA dient een maatschappelijke discontovoet gebruikt te worden (4%), die lager is dan de private discontovoet die voor private investeringsanalyses gebruikt wordt (10% of meer).*
6. *Sensitiviteit van de resultaten t.o.v. de onzekere assumpties is noodzakelijk. Met andere woorden, een goede MKBA toont aan dat de resultaten robuust zijn t.o.v. de belangrijkste assumpties, of geeft aan dat bepaalde assumpties cruciaal zijn voor de uitkomsten. Dit kan bv. door een sensitiviteitsanalyse met een best-case en een worst-case scenario.*

Tenslotte is het cruciaal dat een MKBA uitgevoerd wordt door een onafhankelijk bureau en gevalideerd wordt door onafhankelijke externe experts. MKBA moet een transparant proces zijn, dat publiek toegankelijk is.

Bij de gehanteerde maatschappelijke kosten-batenanalyse van een derde Scheldekruising te Antwerpen ontbreekt een duidelijke weergave van de financieringswijze en de kosten van de financiering terwijl de randvoorwaarden voor een correcte en zinvolle MKBA duidelijk vraagt “*dat de financieringswijze en de kosten van financiering expliciet moeten worden opgenomen*”.

Het monetariseren en kwantificeren van de effecten op milieu en gezondheid zijn bovendien totaal intransparant.

4. Samenhang met documenten in opmaak

4.1. MER-procedures A102/R11bis

Uit de plan-MER Oosterweelverbinding blijkt dat de geplande verbinding, waar dit Grup betrekking op heeft, op vlak van mobiliteit en doorstroming maar voldoende resultaat kan boeken, als tegelijk ook de A 102 en de R11BIS worden aangelegd. Beide projecten zijn ook opgenomen in het Masterplan 2020 van de Vlaamse Regering. Maar over de mogelijke milieu- effecten van deze ‘oostelijke tangenten’ is nog geen uitsluitsel. Daarover wordt nog geoordeeld in een aparte MER-procedure rond de A 102 en de R 11 BIS.

Nu al beslissen rond de Oosterweelverbinding door een definitief een GRUP vast te leggen is dus voorbarig en houdt een groot risico in.

De opsplitsing van de beoordeling in twee aparte procedures (één rond de Oosterweelverbinding (voor de stad) en één rond de A 102/R11 BIS (voor de rand)) is niet logisch. Het zou een daad zijn van onbehoorlijk bestuur om in het ene dossier een definitieve beslissing te nemen, zonder dat er duidelijkheid is over die andere samenhangende dossiers.

Dat blijkt des te meer als het gaat om het UBR (“Uit de Ban van de Ring”)-scenario van studiegroep Stramien, ondertussen omgedoopt tot ‘Ringland’. Dit scenario wordt mee onderzocht als alternatief in de MER-studie rond A 102/R11 BIS, maar is in wezen ook en vooral een alternatief in het kader van de Oosterweelverbinding. Maar in het MER rond de Oosterweelverbinding wordt dit alternatief niet onderzocht. Dus ook hier blijkt dat het scheiden van beide procedures geheel kunstmatig en inefficiënt is.

Enkel op basis van een integratie van beide procedures, kunnen sluitende uitspraken gedaan worden en kan een GRUP uitgetekend worden.

4.2. Overkappingsstudie opgenomen in Vlaams regeerakkoord

De Vlaamse regering zal een bijkomende studie naar de overkapping van de Antwerpse ring uitvoeren. Dit staat woordelijk te lezen in het goedgekeurde Vlaamse regeerakkoord.

“Voor de Antwerpse Ring onderzoeken we de mogelijkheden om de barrièrewerking van de Ring op te heffen met overkappingen die de Ring ruimtelijk beter integreren en positieve effecten hebben voor de volksgezondheid.” (p.46)

Het is evident en aantoonbaar dat de mogelijkheden van overkapping samenhangen met het tracé van de bijkomende scheldekruising. In die zin zou het weerom een daad van onbehoorlijk bestuur zijn om een besluit te nemen in verband met dit Grup, zonder de uitkomst van die studie te kennen.

5. Besluit

Groen Antwerpen heeft bezwaren tegen het voorliggende ontwerp en vraagt dat de besluitvorming rond dit GRUP geïntegreerd wordt aangepakt, dus tesamen met de plan-MER A102/R11bis en met het overkappingsonderzoek van de Vlaamse regering.

Het huidige ontwerp baseert zich op gebrekkige andere documenten (met name de plan MER Oosterweel en de MKBA) en wij vragen eerst de gebreken van die documenten te remediëren.

We hebben heel wat hiaten gevonden in het ontwerp van het GRUP en we missen garanties voor een verbetering van het leefmilieu. Zo missen we in de stedenbouwkundige voorschriften garanties voor groencompensatie, uitbreiding van groen, overkapping, voldoende ongelijkgrondse en conflictvrije fiets- en voetgangersverbindingen, geluids-, lucht- en visuele buffering tegenover inwoners. Bovendien worden er geen afstandsnormen toegepast voor drukke verkeersaders tegenover kwetsbare functies zoals crèches, scholen, rusthuizen, ziekenhuizen, ...

Tenslotte is het ontwerp niet in overeenstemming met reeds beslist beleid van verschillende overheidsniveaus. Er is een compleet gemis aan afstemming van verschillende besluitvormingsprocedures. Ook daaraan dient dit ontwerp aangepast te worden.

Voor Groen Antwerpen,



Wouter Van Besien

& Meyrem Almaci
Freya Piryns
Joris Giebens
Dirk Avonts
Marij Preneel
Tom Van den Borne
Karin Staes
Omar Fathi
Ikrame Kastit
Lieve Stallaert