



Bond Beter Leefmilieu

KOEPSEL VAN MILIEUVERENIGINGEN Vlaanderen vzw

Departement LNE
Afdeling Milieu-, natuur- en energiebeleid
Dienst MER
Kon. Albert II-laan 20, bus 8
1000 Brussel

Brussel, 16/12/2011

Betreft: Inspiraakreactie Kennisgeving plan-MER Oosterweelverbinding
O. Ref.: BL/11238/EG

Geachte,

Hierbij wenst Bond Beter Leefmilieu, koepelvereniging van 120 milieu- en natuurorganisaties in Vlaanderen, volgende inspraakreactie in te dienen bij de kennisgeving voor de plan-MER Oosterweelverbinding van november 2011.

1. Te onderzoeken alternatieven en varianten

Vooreerst wil BBL er op wijzen dat het van het grootste belang is dat alle alternatieven uit de samenleving voor de Oosterweelverbinding, volwaardig worden onderzocht in het plan-MER. Eén van de voornaamste redenen waarom de procedures voor de Oosterweelverbinding volledig vastgelopen zijn, is de koppige weigering van de overheid om andere alternatieven dan het eigen voorstel te onderzoeken. Daarbij is het van belang dat de voorgestelde alternatieven op een correcte manier en met de juiste randvoorwaarden worden onderzocht en niet worden 'weggeschreven'. Na het beëindigen van de plan-MER moet het politieke en maatschappelijke debat gaan over de voorstellen zelf en niet over de manier waarop ze onderzocht werden. Ook de opdrachtgever heeft er dus alle belang bij dat de voorgestelde alternatieven op een objectieve manier worden bestudeerd. Dit vereist een eerlijke en grondige vergelijking van de milieu- en mobiliteitseffecten van de verschillende alternatieven, zodat het maatschappelijk debat en de politieke besluitvorming met juiste argumenten worden gevoed en niet worden vertekend of verziekt door een onvolledig of betwistbaar alternatievenonderzoek.

Deze vraag ligt volledig in het verlengde van de aanbevelingen van de commissies Sauwens en Berx, die voor grote infrastructuurprojecten beiden pleiten voor een vroegtijdige participatie, waarbij mogelijke alternatieven volwaardig worden beoordeeld. Ook in de zgn. routeplanner van de Vlaamse regering (in uitvoering van de aanbevelingen van de commissies Sauwens en Berx) wil men gaan naar een ruimere en transparante voorfase met een volwaardig alternatievenonderzoek.

1.1 Het Meccanotracé

In de kennisgeving wordt voorgesteld om het Meccanotracé als alternatief te onderzoeken voor de Oosterweel. Dit is alvast positief. In de kennisgeving wordt echter voorgesteld om enkel de noordelijke en westelijke tangent van het Meccanotracé te onderzoeken, dus zonder de oostelijke tangent (A102). Het meccanotracé moet echter in haar geheel bestudeerd worden, anders zal het oplossend vermogen ervan sterk afnemen. De A102 is onlosmakelijk een onderdeel van het Meccanoscenario en moet dus als volwaardig deel ervan meegenomen worden in het plan-MER. BBL vraagt dan ook om het Meccanotracé is zijn geheel te beoordelen en niet in stukjes.

BBL vindt het verder onbegrijpelijk dat in de kennisgeving bij de beschrijving van het Meccanotracé wordt gesteld: "Uit de nota Claeys en Verhaeghe kan niet afgeleid worden of de ondergrondse tracégedeelten via de cut-and-cover techniek dan wel als geboorde tunnel uitgevoerd zou worden" (zie blz. 33). Blijkbaar heeft men zich voor de kennisgeving enkel en alleen gebaseerd op de informatie die op de website van Ademloos staat en was het te veel moeite om contact op te nemen met de auteurs. Hopelijk is dit geen aanwijzing die aangeeft hoe weinig serieus men het Meccanotracé als alternatief neemt? BBL gaat er alleszins van uit dat voor het opmaken van het plan-MER wel samen gezeten zal worden met stRaten-generaal en Forum 2020 om over de juiste basisinformatie te beschikken.

Een ander belangrijk aandachtspunt bij de vergelijking van het Meccanotracé met de Oosterweelverbinding, zijn de exploitatievoorwaarden. Zoals op blz. 33 van de kennisgeving wordt beschreven, gaat het Meccanotracé uit van een trajectheffing op alle autowegen, het Oosterweeltracé gaat uit van een tolheffing in de nieuwe tunnel en een vrachtwagenverbod in de Kennedytunnel. De kennisgeving stelt dan: "Een adequate effectbeoordeling in het Plan-MER van het Meccano-alternatief t.o.v. het basialternatief vereist uiteraard een vergelijking onder dezelfde voorwaarden". De kennisgeving maakt echter niet duidelijk hoe men dat dan wil doen: het Meccanotracé met een tolheffing/vrachtverbod Kennedytunnel bestuderen, of Oosterweel met een trajectheffing?

Bond Beter Leefmilieu dringt er nogmaals op aan dat het Meccanotracé in zijn volledigheid wordt onderzocht, dus met de erbij horende exploitatievoorwaarden (trajectheffing). Indien men het Meccanotracé gaat onderzoeken met de exploitatievoorwaarden van de Oosterweelverbinding (vrachtwagenverbod Kennedytunnel en tol in nieuwe Scheldeverbinding) staat al van te voren vast dat het Meccanotracé slecht zal scoren in de eindbeoordeling. Dat mag niet de bedoeling zijn van het plan-MER.

1.2 Een uitgebreid nulalternatief

Bond Beter Leefmilieu vraagt om in het plan-MER ook een volwaardig alternatief te onderzoeken zonder infrastructuuringrepen. Om de nut-noodzaak discussie over de miljarden kostende infrastructuuringrepen op een volwaardige manier te kunnen voeren, is het belangrijk dat onderzocht wordt wat het oplossend vermogen is van niet-infrastructurele maatregelen.

Er circuleren hiervoor reeds diverse voorstellen: het voorstel van 't Alternatief, de campagne "Liefkenshoektunnel tolvrij", het MUSAR-voorstel van Ademloos,... Ook deze verdienen een objectief onderzoek van hun argumenten in het plan-MER.

BBL vraagt daarom om een studie van een uitgebreid nulalternatief op te nemen in het plan-MER. Een alternatief dus zonder infrastructuuringrepen, maar met volgende onderdelen en maatregelen:

- een kilometerheffing, zowel voor het vracht- als het personenvervoer op het Vlaamse wegennet. BBL verwijst hierbij naar de 'Tactische studie E313' waarin

naast het onderzoek van een bijkomende rijstrook ook de invoering van een kilometerheffing werd onderzocht. Deze tactische studie kwam tot de bevinding dat met een kilometerheffing (aan een voldoende hoog bedrag) de volledige capaciteit van één rijstrook vrij zou komen. Daarnaast verwijst BBL naar het mobiliteitsonderzoek in het kader van het plan-MER voor de optimalisatie van de Brusselse ring. Ook hierin werd de invoering van een kilometerheffing onderzocht en komt men tot de conclusie dat dit het alternatief is met het minste congestie op de ring. Een kilometerheffing lijkt dus een groot oplossend vermogen te hebben om de congestie rond Antwerpen te verminderen. Het is tevens een vertaling van het algemeen aanvaarde principe 'de vervuiler betaalt'. De invoering van een kilometerheffing is bovendien realistisch: de Vlaamse regering heeft reeds beslist om vanaf 2013 een kilometerheffing in te voeren voor het vrachtverkeer. De kans is dus reëel dat dit tegen 2020 uitgebreid zal worden tot het personenvervoer. Het effect van een kilometerheffing moet volwaardig worden onderzocht in het plan-MER

- Het spreekt voor zich dat bij het onderzoek van het nulalternatief met een kilometerheffing, er geen tol meer moet betaald worden in de Liefkenshoektunnel, waardoor de Liefkenshoektunnel een veel groter aandeel van het (vracht)verkeer rond Antwerpen kan afwikkelen. Er moet in een scenario met een algemene kilometerheffing immers op alle wegen en in alle tunnels evenveel betaald worden.
- Dit nulalternatief met een kilometerheffing en een tolvrije Liefkenshoektunnel, kan verder aangevuld worden met maatregelen die een modal shift van de auto naar het openbaar vervoer en de fiets stimuleren. Een aantal daarvan zijn volgens de kennisgeving reeds een onderdeel van het nulalternatief, zoals het doortrekken van tramlijnen. Andere aanvullende modal shift-maatregelen zijn:
 - o Het vervangen van het systeem van bedrijfswagens door een mobiliteitsbudget, zodat werknemers zelf kunnen kiezen welk vervoermiddel ze kiezen voor het woon-werkverkeer
 - o Een verder uitgebouwd voorstedelijk openbaar vervoersnetwerk via het spoor (zoals ook voorzien is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen)
 - o Een fijnmazig functioneel fietsroutenetwerk tussen de stad Antwerpen en de sterk verstedelijkte randgemeenten. In combinatie met de toenemende populariteit van elektrische fietsen heeft dergelijk voorstedelijk fietsroutenetwerk een enorm potentieel om in een straal van 10 à 15 kilometer rond de stad mensen uit de auto en op de fiets te krijgen. BBL wijst hierbij op het grote succes van het (recreatieve) fietsknooppuntennetwerk. De filosofie hierachter – waarbij mensen op een zeer gebruiksvriendelijke manier zelf hun route kunnen uitstippelen tussen knooppunten en niet verplicht zijn om van punt A naar punt B te fietsen – moet ook het uitgangspunt vormen voor een functioneel fietsroutenetwerk.
 - o Ook de haven kan veel beter ontsloten worden voor fietsers. Zo ijvert de Fietsersbond al jaren voor een fietstunnel onder de A12. Doordat de haven relatief dicht bij de stad gelegen is, biedt een functioneel fietsroutenetwerk ook hier een groot potentieel voor een modal shift in het woon-werkverkeer.
 - o Een andere optie zijn fietsbussen, zoals in het Duitse Moeselgebied: aangepaste bussen waarbij werknemers zonder problemen de fiets mee op de bus kunnen nemen. Dit is belangrijk omdat nogal wat mensen niet voor het openbaar vervoer kiezen omwille van de zgn. 'last mile': als men nog te ver te voet moet gaan van de halte van het openbaar vervoer naar de werkplaats, is dit geen alternatief, zeker niet in een uitgestrekt havengebied. De combinatie van fiets en bus kan hiervoor een oplossing bieden.
 - o BBL wil nog wijzen op de volgende doelstelling van het 'Pact 2020' van Vlaanderen In Actie, het 'vlaggenschip' van de Vlaamse regering: "Tegen 2020 zullen bovendien 40% van de woon-werkverplaatsingen gebeuren

enerzijds door collectief vervoer, waaronder het openbaar vervoer en anderzijds te voet of per fiets". Dergelijke doelstelling moet ook doorvertaald worden in een uitgebreid nulalternatief voor het plan-MER.

- Wat het vrachtverkeer betreft, moet dit nulalternatief aangevuld worden met maatregelen die zorgen voor een sturing van het doorgaand vrachtverkeer op Europees niveau, waardoor het Europees wegennet efficiënter wordt gebruikt (cfr. de maatregelen die hiertoe werden genomen tijdens de werken aan de Antwerpse ring)
- Verder moeten in dit uitgebreid nulalternatief ook maatregelen opgenomen worden om een modal shift van het vrachtverkeer naar spoor, binnenvaart en pijpleidingen te stimuleren. Ook hiervoor zijn enkele maatregelen onderdeel van het nulalternatief, zoals het verhogen van de bruggen op het Albertkanaal en de tweede spoorontsluiting.

Bond Beter Leefmilieu vraagt dus om naast het 'gewone' nulalternatief, ook een uitgebreid nulalternatief op te nemen in de plan-MER om zo na te kunnen gaan wat het oplossend vermogen is van niet-infrastructurele maatregelen.

2. Scope van het plan-MER

BBL is van mening dat de scope van het plan-MER veel te beperkt is. De scope van het plan-MER wordt in essentie beperkt tot het bestuderen van de effecten van een nieuwe Scheldekruising via het Oosterweelvoorstel of via het Meccanotracé. Ondertussen is het achterliggende Masterplan (dat dateert van 1997, meer dan 10 jaar geleden dus) grondig aangepast. Zo werden de A102, R11bis, plan Wase burgemeesters en de R4 rond Gent toegevoegd aan het masterplan. Werden geschrapt: Groene Singel, stedelijke ringweg, Lange Wapper,... Daarom is een nieuw plan-MER nodig voor de totaliteit van het nieuwe Masterplan 2020. Daarnaast en daarna is nood aan een gedetailleerd onderzoek per deelgebied – bv. Oosterweelverbinding of Meccanotracé. Beide onderzoeken horen thuis in dit plan-MER.

3. Te onderzoeken milieueffecten

3.1 Mobiliteitseffecten

Op blz. 49 van de kennisgeving wordt gesteld dat men in het plan-MER uit zal gaan van een zogenaamde "ambitieuze modal-split" en voor 2020 in de simulaties een lager autogebruik zal hanteren dan het autogebruik dat berekend wordt door het modelinstrumentarium op basis van de huidige trends. Meer concreet wordt het autogebruik in de berekeningen beperkt tot gemiddeld 50 %.

Bond Beter Leefmilieu gaat hier niet mee akkoord. Door te vertrekken van een dergelijke onrealistische modal split, zullen de verkeersintensiteiten op de nieuwe Oosterweelverbinding in het MER te laag ingeschat worden, waardoor ook de gezondheidseffecten onrealistisch laag zullen worden ingeschat (aangezien de gezondheidseffecten gebaseerd zijn op de berekende verkeersintensiteiten). Te meer daar men ook ongefundeerd uitgaat van een verwachte daling van de achtergrondconcentraties aan luchtvervuiling (zie onder). Is het de bedoeling om op deze manier te "bewijzen" dat de Oosterweelverbinding geen of slechts een zeer beperkt negatief effect zal hebben op de gezondheid?

In de berekeningen van het MER moet vertrokken worden van realistische en objectieve modal split-doelstellingen, zodat ook de gezondheidseffecten op een juiste basis worden berekend.

3.2 Lucht

Volgens de kennisgeving is de NEC-richtlijn niet relevant voor onderhavig plan. Dit is niet correct. Het wegverkeer vormt een belangrijk onderdeel van het NEC-reductieprogramma. Ons land slaagt er bovendien niet in om de Europese vastgelegde plafonds voor de uitstoot van NO_x te halen, Volgens het meest recente rapport van het European Environmental Agency ('NEC Directive status report 2010') wordt het plafond in België met maar liefst 43% overschreden (enkel Ierland doet nog slechter). Dit is volgens het rapport van het EEA in de eerste plaats te wijten aan het toenemende autoverkeer. BBL vraagt daarom om de NEC-richtlijn wel als relevant te beschouwen in het plan-MER, in het bijzonder wat betreft het verkeersaanzuigend effect van nieuwe verkeersinfrastructuur.

Op blz. 35 van de kennisgeving gaat men uit van "de verwachte (positieve) evolutie van de achtergrondconcentraties en de emissiekenmerken van het wagenpark." Deze verwachte (positieve) evolutie is een aanname en strookt niet met de realiteit. Wat NO_x betreft is recent gebleken dat de verwachte positieve evolutie van de achtergrondconcentraties door een beter wagenpark er in de realiteit niet is gekomen. Dit omdat de 'real world' emissies van het (diesel)wagenpark vele malen hoger liggen dan degene die men theoretisch had berekend op basis van de nieuwe Euro-normen voor wagens. Volgens de recente uitstelaanvraag van de Vlaamse regering voor NO_x, is het verschil in theoretisch berekende uitstoot van nieuwe wagens en de werkelijke uitstoot ervan één van de voornaamste redenen waarom de jaarnorm voor NO_x niet wordt gehaald. Gelieve in het plan-MER niet uit te gaan van onrealistische positieve evoluties, maar te vertrekken van de real World emissies van het wagenpark.

Op blz. 57 en volgende van de kennisgeving wordt beschreven welke vervuilende stoffen men zal onderzoeken in het plan-MER. Het gaat meerbepaald om *fijn stof (PM10 en PM2,5)*, *stikstofdioxide (NO₂)*, *koolstofmonoxide (CO)* en *benzeen*. Wat volgens BBL zeker nog ontbreekt, is elementair koolstof, Ozon en CO₂.

Aangezien elementair koolstof (dieselroet) de schadelijkste fractie is binnen het geheel van fijn stof, moet dit zeker apart bestudeerd worden. Bovendien moet inzake fijn stof niet enkel een kwantitatieve maar ook een kwalitatieve analyse gebeuren: met welk fijn stof hebben we te maken?

Ook ozon ontbreekt in de kennisgeving, hoewel ozonpieken een zeer negatieve impact hebben op de gezondheid. Tevens wordt in de kennisgeving met geen woord gerept over zomer- en wintersmogperiodes. De impact op deze smogperiodes moet zeker ingeschat worden in het plan-MER, want het is juist in deze periodes dat de Europese normen voor fijn stof en ozon worden overschreden en er ernstige gezondheidsproblemen optreden.

In de beschrijving van de normen ontbreekt informatie over bepaalde grenswaarden voor luchtkwaliteit die in de Europese richtlijnen aan bod komen:

- Uurwaarden voor NO_x
- Dagwaarden voor PM10
- Dagwaarde voor CO
- Jaargemiddelde voor benzeen

Bovendien wordt op in de kennisgeving inzake luchtkwaliteit enkel verwezen naar de huidige Vlaamse-normen. Wil dit zeggen dat in het plan-MER de luchtkwaliteit enkel getoetst wordt aan de nu geldende Europese normen? Verschillende van deze normen zullen in de toekomst (2015, 2020) verder aangescherpt worden. De verkeerssimulatie die met het plan-MER berekend wordt voor het jaar 2020, moet ook getoetst worden aan de normen van 2020 en niet aan de normen die vandaag gelden! Er moet dus ook een beoordeling gebeuren op basis van de toekomstige normen (zoals die reeds voorzien zijn in de Europese richtlijn), zeker aangezien er ondertussen heel wat onderzoek

beschikbaar is dat aantoonde dat ook onder de normen heel wat gezondheidsproblemen optreden.

Tot slot is het voor BBL heel opvallend dat klimaatimpact gewoon niet ter sprake komt in de kennisgevingsnota. Dit is onbegrijpelijk. Autoverkeer heeft een aanzienlijk aandeel in de totale CO₂-uitstoot van Vlaanderen. De sector transport kent bovendien de grootste stijging van uitstoot van broeikasgassen sinds 1990, terwijl die voor andere sectoren daalt. BBL vraagt dan ook dat in het MER onderzocht wordt wat de impact op klimaatverandering is van de verschillende alternatieven, varianten en exploitatievoorwaarden.

Bond Beter Leefmilieu gaat er van uit de opmerkingen in deze inspraakreactie degelijk onderzocht worden en doorwerken in de richtlijnen voor het MER. BBL is steeds bereid om nadere toelichting te geven bij de opmerkingen in deze inspraakreactie.

Hoogachtend,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'DJ', is centered on a light-colored rectangular background.

Danny Jacobs,
Directeur
Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen vzw