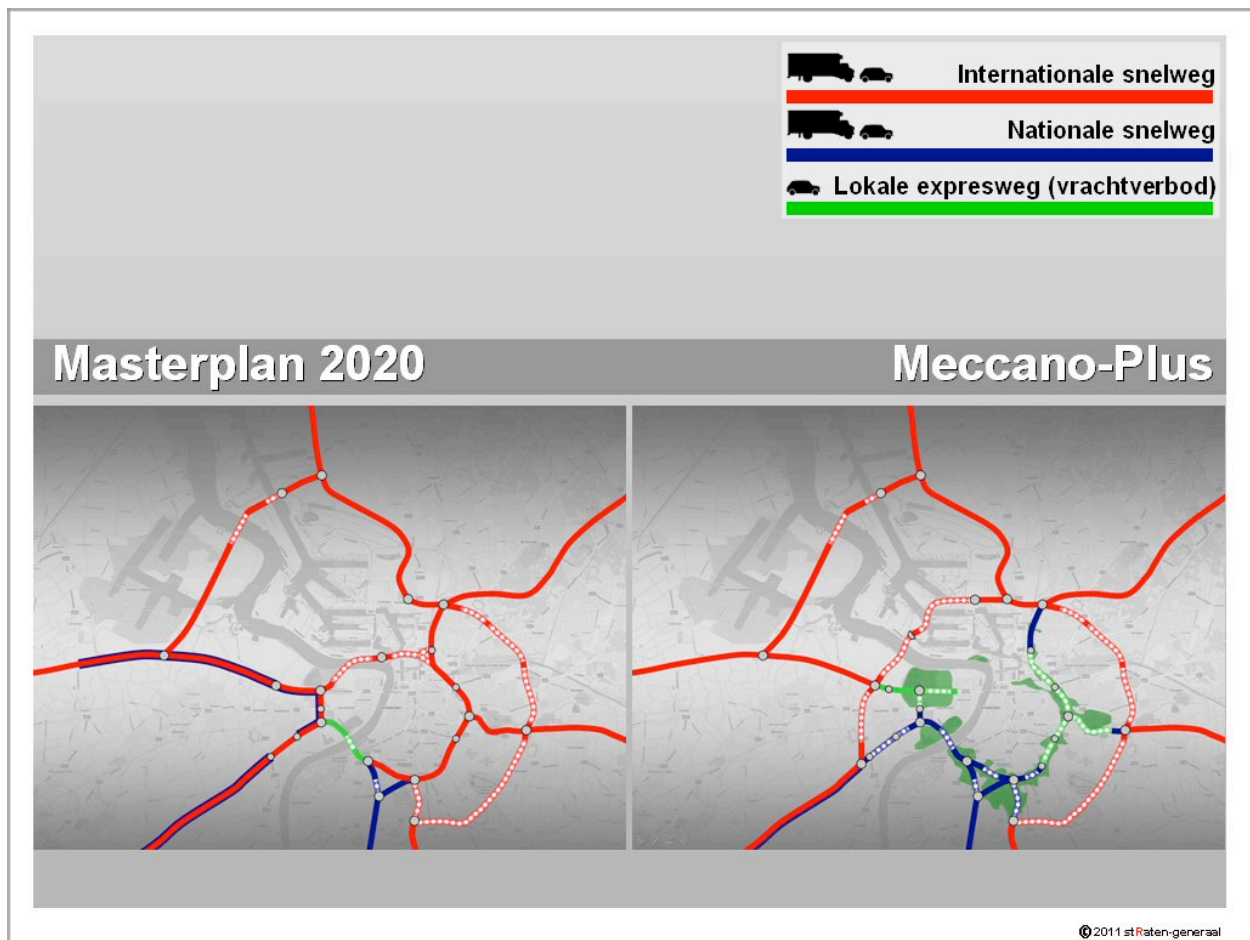


# Infoavond stRaten- generaal en Ademloos over Meccano-Plus



Inleiding.....	2
Presentatie .....	3
Vragen(v)uurtje.....	7

## *Inleiding*

ANTWERPEN - Manu Claeys en Peter Verhaeghe van stRaten-generaal publiceerden onlangs de reeks 'Oosterweelmythe' op de website van *Knack*. Daarin wordt het rookgordijn dat voor de ogen van de Antwerpenaren geprojecteerd wordt door de politici en de bouwpromotoren van BAM opgeklaard. Een waar web van misleiding en klinkklare leugens.

Op de infoavond van woensdag 9 februari in zaal Horta lichtte stRaten-generaal nogmaals de voordelen van het Meccano-tracé toe, en de nefaste gevolgen voor de verkeersdrukte en de bijbehorende milieuhinder van het door de regering besliste BAM-tracé. Geïntereseerden konden achteraf vragen stellen aan het panel.



## *Presentatie*



*Wim van hees met paperclip affiche*

Wim Van Hees (Ademloos) leidde de presentatie in. Hij gaf een résumé van de acties aan het St. Annabos van de afgelopen winter, die hij zeer succesvol noemde.



*Manu Claeys gaf een groot overzicht van al het reeds geleverde werk*

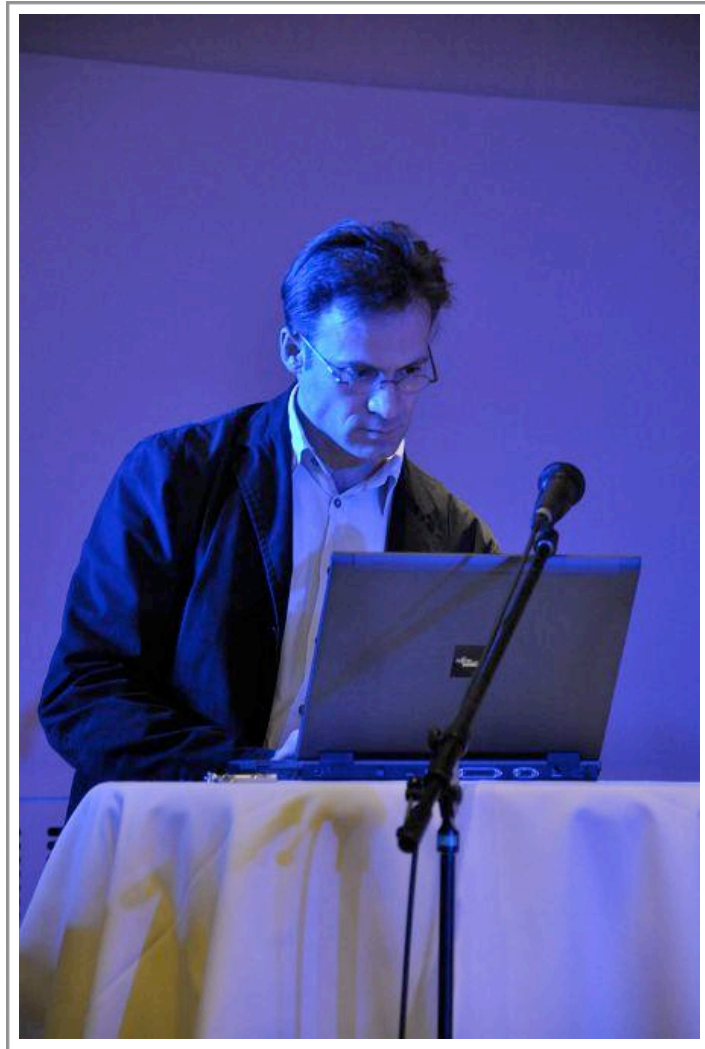
Zes jaar is stRaten-generaal reeds bezig om een leefbare oplossing te zoeken voor de mobiliteitsproblemen, met telkens nieuwe plannen die steeds een verbetering of aanvulling van het vorige voorstel zijn.

Met Forum 2020 maakte strRaten-generaal een studie "Van knelpunten naar knooppunten" waarin de hele problematiek en mogelijke oplossingen bestudeerd werden. De presentatie die op deze infoavond getoond werd is er een samenvatting van. [de studie is [online](#) te lezen]

De conclusies van deze studie: het doorgaand verkeer moet (ver) buiten de stad gehouden worden en een intelligente verkeers-sturing moet dringend ontwikkeld worden. De Antwerpenaren moeten terug over de stadsring kunnen beschikken. Dit is niet onoverkomelijk, Barcelona, Lille en Lyon bewezen dit al door hun varianten van een meccano tracé met een stadsexpressweg.

Het openbaar vervoersnet in de stadsregio Antwerpen - die zich uitstrekt tot het rupel-netekanaal en dat evenveel inwoners telt als de stad zelf - moet zo uitgebouwd worden dat het

een vlotte verplaatsing naar de kern kan garanderen. Een light-train systeem hoort tot de mogelijkheden, het premetronet wordt binnenkort uitgebreid met extensies die reiken tot ver buiten de stad.



*Peter Verhaeghe verduidelijkt de regeringsplannen en het betere alternatief: Meccano plus*

De Vlaamse regering kwam in september met het idee van een ontsluiting via de R11, een traject langs de "krijgsbaan" vanaf het knooppunt Wommelgem tot Wilrijk. Vele studies gaven reeds een idee voor de ondertunneling ervan, zelfs dubbel: een onderste laag voor treinverkeer met daarboven een snelweg. In Maastricht wordt gewerkt aan een soortgelijk project.

De aansluiting van het A102 knooppunt Wommelgem geeft volgens de plannen die aan de regering getoond werden wel aansluiting naar Herentals en Antwerpen, maar niet naar R11. Begrijpe wie het begrijpen kan.

De planning van BAM is ook foutief: de ontsluiting via R11 zou pas aangelegd worden als het BAM-tracé er al ligt. Het masterplan is een contradictie. Ook zij willen een bypass om de stad

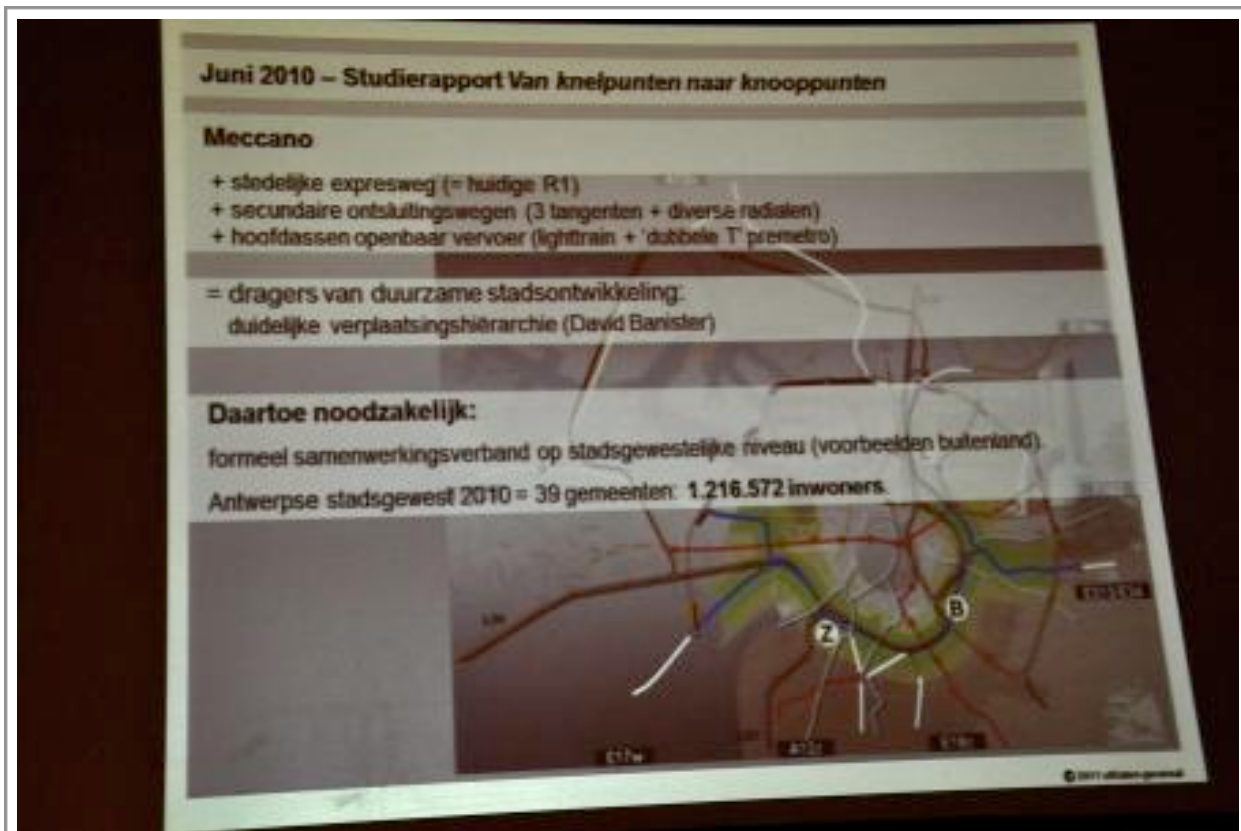
maar deze geeft geen of onvoldoende aansluiting op de verkeerstoevloed die via de R1 naar het noorden rijdt.

StRaten-generaal verwelkomt het voorstel van de R11 omdat dit naadloos past aan hun eerdere bretellen-tracé. Zo werd **'Meccano plus'** dan het nieuwe project. Het omvat een stedelijke ringweg en verschillende aansluitende "tangenten" die het doorgaand verkeer om de stad leiden.

Omdat een stedelijke (plaatselijke) ringweg niet moet voldoen aan de strenge Europese normen voor snelwegen, ontstaat de mogelijkheid om deze te overkappen en zo een belangrijk nieuw groengebied te creëren. Merkwaardig is dat dit ook in het beleidsplan (2006) en het bestuursplan (2007) van de stad gesuggereerd en bestudeerd werd.

Overkappingen zouden ook op linkeroever en aan het Noordkasteel groene zones kunnen behouden en zelfs uitbreiden.

Forum 2020 berekende de kosten voor de beide alternatieven met en zonder tolheffing. Het door de regering ondersteunde BAM-traject komt daarin op een meerkost t.o.v. Meccano van een derde (ongeveer 1 miljard euro) meer.



*Meccano plus is zeer realistisch, sterker nog, ze ligt er al, in verschillende topsteden in Europa*

Het principe en praktische uitwerking van tunnels zoals voorgesteld en de winst in groene zones werden reeds verwezenlijkt in Madrid. Daar werd na overkapping een knooppunt dat vergelijkbaar is met dat van Deurne omgetoverd tot een heel nieuw park.

Een werkbezoek aan Stockholm toonde aan dat projecten vergelijkbaar met Meccano realiseerbaar zijn en dat ze op een grote steun van de plaatselijke bevolking kunnen rekenen.

Aan het Lobroekdok kan door het verdwijnen van het viaduct en de overkapping van R1 een nieuwe open ruimte (146 ha) geschapen worden, geschikt voor recreatie maar ook voor bebouwing. Dat opent perspectieven voor het Rivierenhof dat nu doorsneden wordt door een drukke weg. Deze ruimte zou herwonnen kunnen worden zodat het park reeds van Borgerhout toegankelijk wordt.

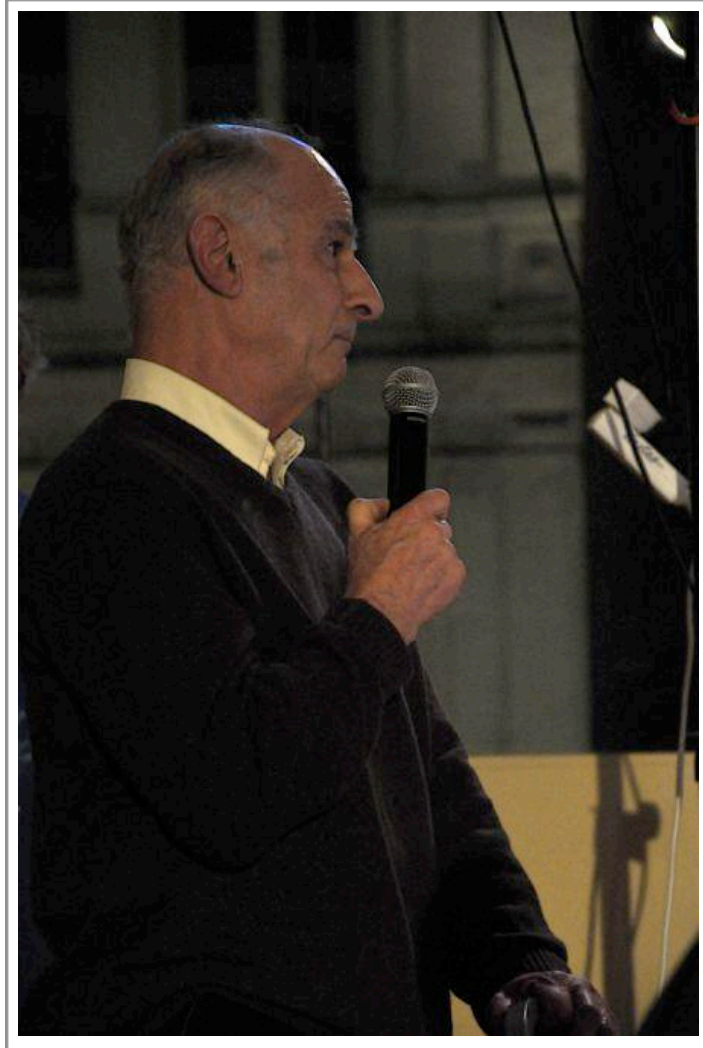
De Antwerpse bevolking groeit sinds 2004 weer gestaag, tegen 2026 komt er zeker 20% bij. De nieuwe stads-woon-gebieden echter liggen allemaal langs de route van de R1 en ondervinden dus direct de voor/nadelen van de beperking/uitbreiding ervan.

De volksraadpleging heeft wel degelijk resultaten opgeleverd. De stad besloot geen viaduct te bouwen op het Eilandje en ging beter nadenken over het reeds bestaande viaduct aan het sportpaleis. Er ontstond ook een acceptatie van het idee tunnels te bouwen.

### *Vragen(v)uurtje*



Tijdens het tweede luik van de avond kon men vragen stellen. Om een en ander in goede banen te leiden en iedereen een kans te geven werden de vragen in tijd beperkt.

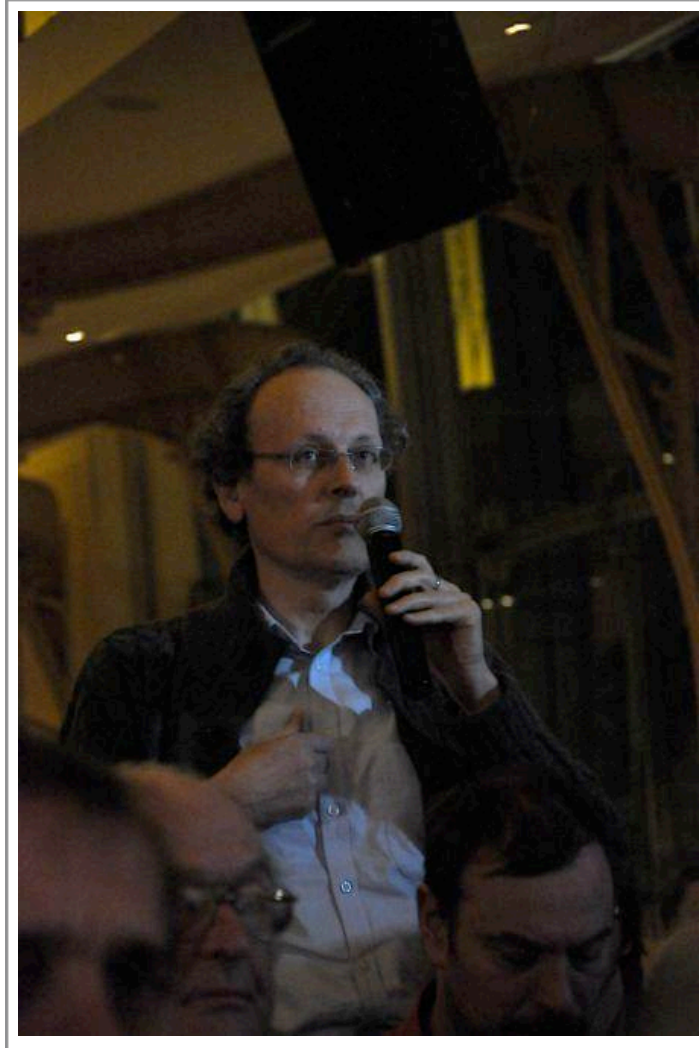


**(vraag:) Waarom de overkapping niet doortrekken tot Berchem kerk?**

(antwoord:) Dit is haalbaar doch om de kosten van het project te drukken en de technische moeilijkheden door de spoorbaan die parallel loopt met de ring werd dit niet in dit plan voorzien.

**Is er over het traject R11 door SG al gecommuniceerd met de betrokken gemeentes?**

De R11 werd pas enkele dagen voor het voorleggen aan de regering toegevoegd aan de plannen. Dit zonder inspraak van de lokale besturen. Slechts nu is men beginnen bevragen of de gemeentes het plan wel kunnen goedkeuren. Om de R11 eenvormig te maken moeten ze allen samenwerken.



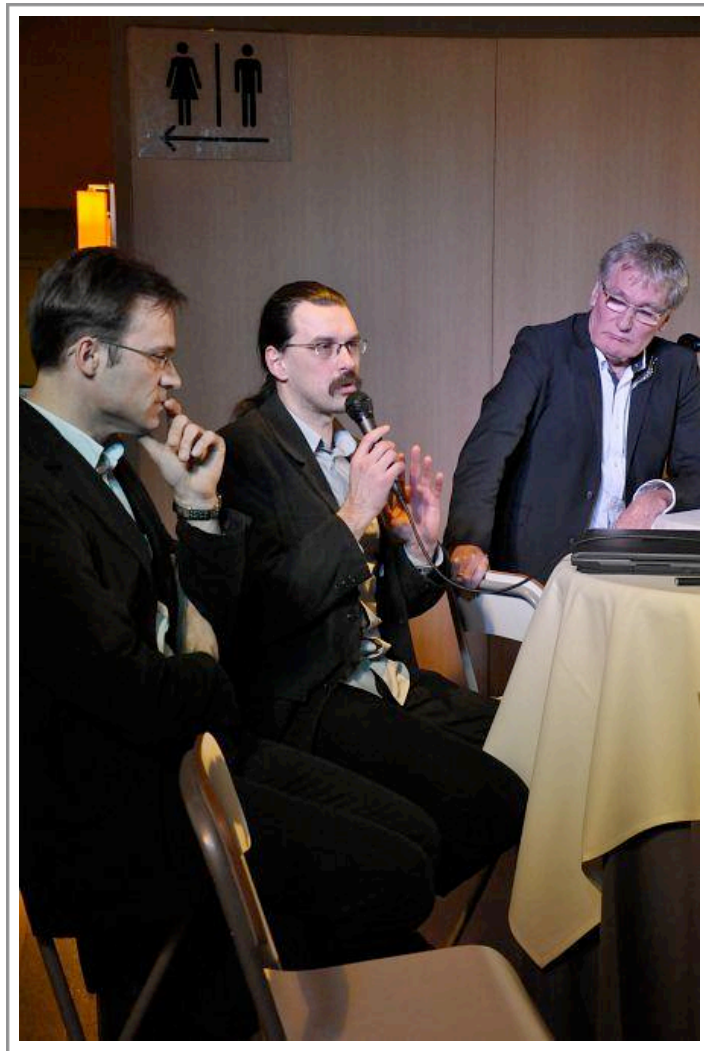
**Het - overigens goede - voorbeeld van Stockholm toont ook de keerzijde namelijk dat het beleid spoedig kan veranderen als het bestuur wisselt. Hoeveel kunnen de kosten nodig voor het aanleggen van bvb. 1 km ringweg vergeleken worden met de kosten nodig om het openbaar vervoer uit te bouwen? Welke keuze maken we: openbaar vervoer of de auto?**

30% van het gepubliceerde boek behandelt dit onderwerp. Openbaar vervoer moet massaal gepromoot en gestimuleerd worden. Het discours begon destijds echter met "lange wapper of niet". In ons project is de leefkwaliteit uiterst belangrijk. We moeten realistisch durven denken bij scenario's waar nu een draagvlak voor is. Het openbaar vervoer biedt geen oplossing voor het doorgaand verkeer.

**Hoe zit het met het vrachtverkeer van de A12, kan die makkelijk op die R11 verbinding? Hetzelfde kan gevraagd worden over het vrachtverkeer dat via Kontich een uitweg zoekt. Hoe zit het met de technische kant van de R11? Waar komen de aansluitingen en hoe gaat men de bestaande infrastructuur aanpassen?**

De regering heeft dit traject op tafel gelegd en moet dan ook maar met oplossingen voor die vragen komen. SG wil geen communicatiebureau voor de regering gaan spelen. Het A102 tracé was reeds van bij de aanleg van de ring gepland lmaar werd nooit uitgevoerd omdat men bang was iemand op de tenen te trappen. Door de studie en het voorstel van Meccano is dit terug boven water gekomen en werd in de plannen van BAM opgenomen.

De regering kwam met een voorstel doch concreet werd er niets verduidelijkt. De vragen worden dus misschien best aan ministers Crevits en Muylers en aan minister-president Peeters gezonden.



**Er worden vaak verwarrend tegenstrijdige berichten verspreid over die R11, bvb. dat het slechts een voorwendsel is om de reeds lang gevraagde ondertunneling voor de luchthaven mogelijk te maken: hoe zit dat?**

Dat is wat men noemt politieke communicatie: verwarring zaaien. Gekrakeel, met de vinger wijzen naar andere partijen en zichzelf op de borst kloppen. Voor alle duidelijkheid: SG heeft reeds plannen getekend maar toont ze niet... Dit om Brussel wakker te maken en hen het werk te laten doen i.p.v. dat ze onze moeite weer gaan afkraken.



**Hugo Van Dienderen (Groen!) prees SG voor hun deskundigheid en harnekigheid. We denken nog te weinig vooruit. Wij moeten ons voorbereiden op de periode "after the car". Waarom geen investering in fietsinfrastructuur?**

Ademloos/SG is het in principe eens, doch ons doel is het de scheldeverbinding die beslist werd door de regering op de juiste plaats te krijgen.

**Kan men bij de volgende gemeenteraadsverkiezing ook een referendum organiseren over de wenselijkheid van die 19 rijvakken?**

De realiteit van het verhaal is dat door het voorstel van september 11. Janssens zijn tunnel onder de Schelde kreeg en De Wever zijn tunnel onder de luchthaven. Dat laatste was slechts mogelijk dankzij de toevoeging van het R11-idee, amper twee dagen voor de presentatie van het plan.

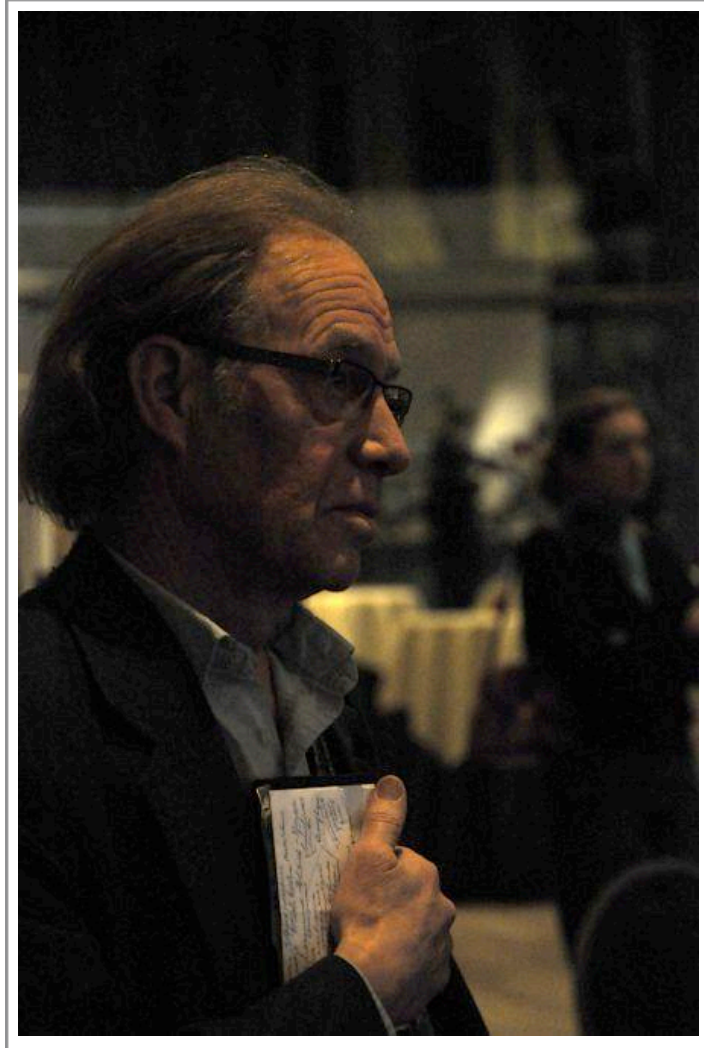
Binnen één legislatuur mag men slechts één volksraadpleging doen over een specifiek thema. Een volgend referendum kan dus niet voor november 2012. Maar daartussen zijn er nog verkiezingen... een betere volksraadpleging kan men niet wensen.



**In gans het verhaal hoorde ik weinig over de liefkenshoektunnel. Waarom wordt die niet gebruikt vermits hij reeds bestaat?**

De liefkenshoektunnel kan inderdaad reeds wat problemen oplossen voor de rest van het plan afgewerkt wordt. De tolheffing opheffen gaat in tegen de doelstelling een hoger draagvlak te kunnen realiseren. De NV Liefkenshoektunnel - die eigenlijk hetzelfde is als BAM met zelfde mensen maar een andere naam - kan door de tolheffing de aanleg van het voorgestelde tracé (helpen) bekostigen.

Door de aanleg van de A4 in Nederland komt er eerlang een belangrijke toename van vrachtverkeer die de liefkenshoektunnel zal gebruiken. In combinatie met de ontlasting van de Antwerpse ring zou die toevloed teveel worden om te verwerken.



**Ik maak me zorgen over de gezondheid van de Antwerpenaar en over de bureaucratie. Bent u eigenlijk niet wat naïef om door jullie acties zaken proberen af te dwingen? Waar zit eigenlijk de bron achter de machthebbers die deze plannen voortdrijven?**

Wij kunnen dingen doen die binnen het draagvlak vallen en dingen niet doen omdat die erbuiten vallen. In het aanvoelen van de machthebbers zitten wij (Ademloos) op een confrontatiekoers in plaats van op een overlegkoers (SG). We proberen op het niveau van de bevolking op een zo breed mogelijk draagvlak te blijven. Het is onze bedoeling alle mogelijke democratische middelen te gebruiken. Ook wij bewandelen de weg van "rustige vastheid". Soms wordt er vanuit de politiek een oproep gedaan onze protesten te staken, dan weer roepen ze op om onze stem te verheffen al naargelang het in hun kraam past.



**Dirk Van Duppen (PvdA): het belangrijkste probleem is het doorgaand vrachtverkeer dat uit de agglomeratie moet verdwijnen, i.p.v. geluidswerende panelen te plaatsen zoals aan het Rivierenhof.**

Wim geeft met cijfers aan dat een massa mensen binnen de 1000 m van een autobaan wonen en er zo dus alle milieuhinder ervan ondervinden. ERR mag geen twijfel over bestaan: de ring moet weg!

**Moet de haven, die eigenlijk de bron is van het gros van het vrachtverkeer, niet meer bijdragen aan een oplossing?**

Het zijn havenbonzen en professoren die ons (SG) aangepord hebben om onze plannen te ontwikkelen en bestuderen. Zij zijn vragende partij voor het Meccano-principe. Toen we met bibberende benen in de havenbedrijven een lezing kwamen doen gingen we met applaus buiten. Ook ingenieurs en architecten treden ons bij maar houden omwille van hun broodwinning hun mond. Onze bezwaarschriften (13.000) van het openbaar onderzoek liggen nog steeds onaangeroerd in Brussel ergens op een stapel. Er werd absoluut geen rekening mee gehouden.



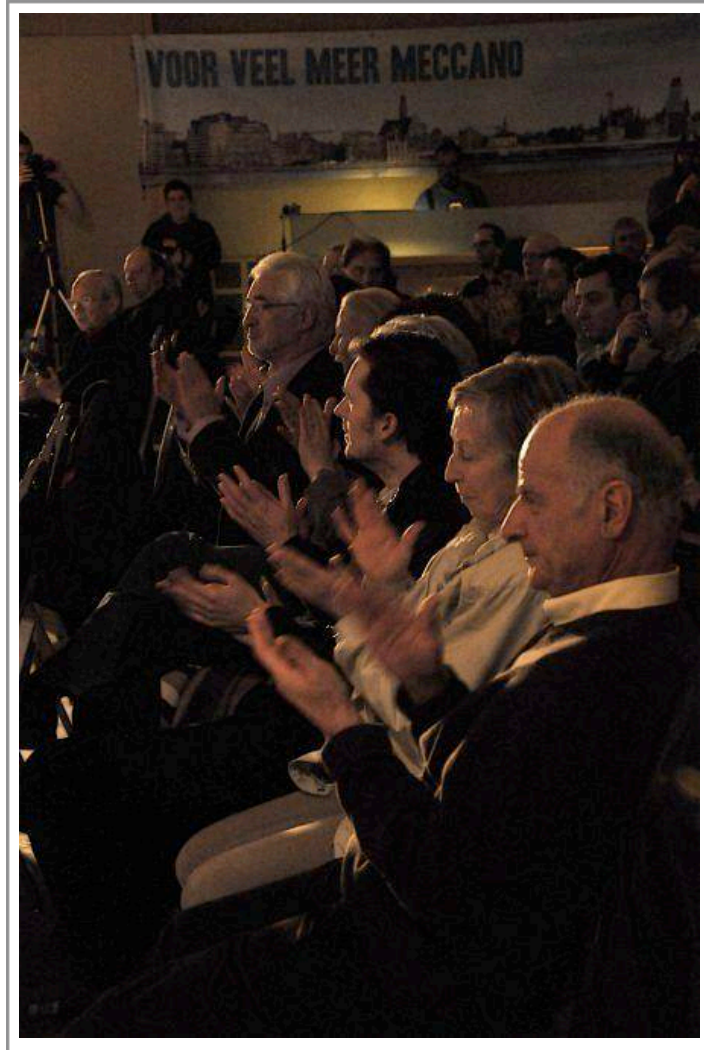
**Ik ben bang dat men de Antwerpenaar gaat beschuldigen dat men het probleem wil doorschuiven naar de rand en die bewoners met de last opzadelen...?**

Wij hebben allemaal recht op de beste leefkwaliteit. We hielden in onze plannen steeds rekening met de woonwijken en consulteerden de lokale besturen en actiegroepen. Politici kunnen deze angst misbruiken om groepen tegen mekaar op te zetten. Zo maakten we o.a. mee dat actiegroepen ontstonden vanuit BAM. Ons advies is: voer actie, maar doe het in overleg met elkaar en zeker niet tegen elkaar.



**Iemand van de districtsraad van Deurne verklaarde dat ze in samenspraak met omliggende districten een charter opmaakten om er zeker van te zijn dat de A102 ondergronds komt.**

SG antwoordt daarop: Grijp uw kans en zorg ervoor dat dit plan uitgevoerd kan worden. Laar uw goed initiatief niet onder het stof bedolven worden.



Wim Van Hees dankte tot slot nog de politici en actiegroepen die sinds het begin mee aan de kar van Ademloos en hun projecten getrokken hebben.

WALTERito

[De Wereld Morgen 14-02-2011](#)