

Van: Jeroen Henstra
[privé]
2140 Borgerhout

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

Afgegeven tegen ontvangstbewijs op het districtshuis van Borgerhout

Betreft: Bezwaarschrift GRUP Oosterweelverbinding - wijziging

Borgerhout, 12 augustus 2014

Geachte heer / mevrouw,

Hierbij teken ik bezwaren aan tegen het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Oosterweelverbinding (- wijziging). Mijn bezwaarschrift laat zich als volgt samenvatten:

Samenvatting bezwaarschrift

- *Het GRUP Oosterweelverbinding leidt door de enorme uitbreiding van weginfrastructuur tot grote ruimtelijke impact en zeer ernstige gezondheidseffecten, ook en vooral in kwetsbare woongebieden en waardevolle natuurgebieden.*
- *Er wordt een nieuwe snelweg dwars door de stad getrokken, wat strijdig is met de hedendaagse kijk op stedelijke planning en met vigerend beleid en waarvan de nadelige effecten niet gecompenseerd kunnen worden. In de vorm van Meccano en/of Ringland zijn nochtans goede alternatieven voorhanden.*
- *Ten grondslag aan dit besluit liggen een Plan-MER en een MKBA waarin een brede blik op mobiliteit ontbreekt en waarin scenario's die nodig waren voor een zuivere vergelijking tussen de alternatieven niet zijn doorgerekend.*
- *In de beoordeling van de resultaten zijn de verschillen tussen de mobiliteitseffecten tussen de alternatieven overschat, terwijl de verschillen in gezondheidseffecten zijn onderschat. Suggestieve presentatie van resultaten leidt tot onrechtmatige beïnvloeding van de besluitvorming.*
- *De Vlaamse Regering kiest o.b.v. valse vergelijkingen en een discutabele afweging tussen mobiliteit en leefbaarheid voor een scenario waarvan het oplossend vermogen hoogst onzeker is, maar dat in elk geval niet voldoet aan de doelstellingen van Masterplan 2020.*
- *Om deze redenen maak ik bezwaar tegen dit GRUP en verzoek ik de Vlaamse Regering om aan dit GRUP geen goedkeuring te verlenen en om te werken aan breed gedragen mobiliteitsoplossingen waarbij leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit voorop staan.*

In voorliggend bezwaarschrift zijn deze bezwaren uitgewerkt en gemotiveerd, ingedeeld in de volgende onderdelen:

1. Het GRUP: concrete bezwaren tegen de toewijzing van bestemmingen, zoals weergegeven in het Grafisch plan, voorzien van voorschriften in de Stedenbouwkundige voorschriften en beschreven in de Toelichtingsnota.

2. De Plan-MER: kritiek, hoofdzakelijk op de gehanteerde methode, presentatie en beoordeling van resultaten.
3. De MKBA: kritiek, hoofdzakelijk op de gehanteerde methode, presentatie en beoordeling van resultaten.
4. Het Besluit van de Vlaamse Regering: dit betreft zowel het besluit over de tracékeuze en bijbehorende uitvoeringsvariant en exploitatievariant d.d. 14 februari 2014 als het besluit over de voorlopige vaststelling van het ontwerp GRUP d.d. 4 april 2014.
5. Het Register van percelen waarop de regeling van planschade [...] van toepassing kan zijn.

In dit bezwaarschrift zijn bronnen donkerrood en cursief vermeld. Bij bronnen behorende bij het GRUP is zo veel mogelijk het betreffende paginanummer vermeld. Van paginanummer voorziene verwijzingen naar de Plan-MER hebben betrekking op deelrapport 14, Niet-technische samenvatting. Van paginanummer voorziene verwijzingen naar het Besluit van de Vlaamse Regering hebben betrekking op het besluit over de voorlopige vaststelling van het ontwerp GRUP.

1. Het GRUP

Samenvatting bezwaren tegen het GRUP

- *Uitbreiding van de bestemming Gebied voor wegeninfrastructuur in de omgeving van het Sportpaleis t.b.v. de aansluitingsknoop Schijnpoort zorgt voor vergroting van de al aanzienlijke ruimtelijke impact en barrièrewerking van de infrastructuur en (door toename van de verkeersintensiteit) verergering van gezondheidsproblemen a.g.v. geluidhinder en luchtvervuiling voor tienduizenden Antwerpenaren. Dit is strijdig met stedelijke beleidsuitgangspunten zoals de uitbreiding van de groenoppervlakte en het verbinden van parken (s-RSA, Beleidsnota duurzame stad) en het creëren van gelijkwaardige en aantrekkelijke woonomgevingen (Bestuursakkoord Stad Antwerpen). Bovendien komen de effecten in de aanliggende wijken met hoge bevolkingsdichtheid, veel kinderen en veel armoede extra hard aan. Door deze uitbreiding van de wegeninfrastructuur ligt de broodnodige overkapping van de Ring tenslotte verder weg dan ooit.*
- *Toekenning van de bestemming Gebied voor wegeninfrastructuur ten noorden van de Noordkasteelvijver (t.b.v. de Oosterweelknoop) en aan delen van de Blokkersdijk, Middenvijver en het Sint-Annabos (t.b.v. de aansluiting op de E34) zorgt voor verlies van natuur en barrièrewerking door de infrastructuur en verstoort natuur en recreatie in deze gebieden door geluidhinder en luchtvervuiling.*
- *Deze snelweg dwars door de stad staat haaks op de leefbaarheidsdoelstelling uit het Masterplan 2020 en is bovendien strijdig met de principes die het RSV hanteert voor hoofdwegen.*
- *De voorgestelde milderende maatregelen zijn onvoldoende uitgewerkt en onvoldoende dwingend geformuleerd, maar kunnen hoe dan ook de nadelige effecten niet compenseren.*
- *Keuze voor de Oosterweelverbinding als nieuwe Scheldekruising is niet nodig omdat er een alternatief is waarbij nauwelijks natuurverlies optreedt, waarbij de volksgezondheid langs de hele Ring verbetert, dat overkapping van de Ring makkelijker i.p.v. moeilijker maakt en dat bovendien verkeerskundig efficiënter functioneert: Meccano.*

Bezwaar uitbreiding Gebied voor wegeninfrastructuur omgeving Sportpaleis

In de omgeving van het Sportpaleis / Schijnpoort en ten zuiden daarvan wordt de bestemming Gebied voor wegeninfrastructuur (artikel 1) uitgebreid. Deze bestemming is nodig voor de realisatie van het nieuwe aansluitingscomplex Schijnpoort in de vorm van de Hollandse Knoop waarmee het onderliggend wegennet aansluiting krijgt op de R1 in noordelijke en zuidelijke richting en is tevens nodig

om de verbinding met de E313 m.b.v. extra rijstroken in / uit te leiden. Ik maak hiertegen ernstig bezwaar.

Voor de aanliggende wijken (Borgerhout Intramuros Noord en Deurne Noord) vormen de Ring, de Singel en de aansluitingen daarop nu al een enorme barrière en een enorm ruimtebeslag. Realisatie van de Hollandse Knoop zal dit alleen maar verergeren: de Ring wordt op dit punt verbreed tot 27 rijstroken en komt nog dichterbij de woningen te liggen. Bovendien komt er een nieuwe weg om de Ring te verbinden met de Singel en Bisschoppenhoflaan.

Borgerhout is het dichtstbevolkte gebied van Vlaanderen en heeft een bevolkingsdichtheid die bijna 5 maal zo hoog ligt als het gemiddelde van de Stad Antwerpen. Ook groeit de bevolking sneller dan gemiddeld (antwerpen.buurtmonitor.be). Het is een district dat bruist van sociale initiatieven, verenigingsleven en cultuur, maar ook een district met een schreeuwend tekort aan scholen en groen. Niet voor niets ziet het district duurzaamheid en parken als twee van haar vijf beleidsspeerpunten (*Bestuursakkoord Borgerhout 2013-2018*), waarbij de ontwikkeling van Park Spoor Oost een hoge prioriteit krijgt. Dit GRUP zorgt echter juist voor een verdere vermindering van openbare ruimte en verkleint de kansen voor de ontwikkeling van woningen en parken om de bevolkingsgroei te kunnen faciliteren. Met de lokale demografie en plannen is totaal geen rekening gehouden in dit GRUP.

De enorme toename van asfalt is echter niet alleen strijdig met districtsbeleid, maar ook met stedelijk beleid: de Stad Antwerpen zet in op ruimte om de bevolkingsgroei en de ontwikkeling van kinderen te faciliteren en wil daarvoor kwalitatief hoogwaardige woningen en parken (waaronder Park Spoor Oost) ontwikkelen (*Bestuursakkoord Stad Antwerpen 2013-2018*). In het *Strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen* is de Groen Singel als strategisch project benoemd om parken te verbinden tot een groene gordel en ook de *Beleidsnota duurzame stad* zet in op uitbreiding van de groenoppervlakte en versterking van de groenstructuur. Met 27 rijstroken wordt de groenoppervlakte echter alleen maar kleiner en is een groene gordel van het Rivierenhof naar Park Spoor Noord niet te realiseren.

Erger nog dan de barrièrewerking en het ruimtebeslag zijn de verwachte verkeerstoename en de gevolgen daarvan voor de volksgezondheid. Uit de Plan-MER blijkt immers dat op de noordoostelijke Ring de verkeersintensiteit substantieel toeneemt (*Plan-MER, p. 116*) en dat ook de al overbelaste Schijnpoortweg en Bisschoppenhoflaan meer verkeer krijgen te verwerken (*Besluit van de Vlaamse Regering, p. 11*). De resulterende toename van fijn stof en andere luchtvervuiling vormt een aanslag op de gezondheid van tienduizenden Antwerpenaren, ten gunste van een tijdwinst van hoogstens een paar minuten voor automobilisten op de Ring. De normen t.a.v. luchtkwaliteit zullen nog vaker worden overschreden dan nu. Dit wordt erkend in de Plan-MER, ook al wordt er door de gehanteerde normen en aannames een rooskleurig beeld geschetst (zie onderdeel 2 van dit bezwaarschrift).

Borgerhout heeft niet alleen een zeer hoge bevolkingsdichtheid, maar ook een relatief jonge bevolking. Er wonen relatief meer kinderen dan gemiddeld in de Stad Antwerpen (antwerpen.buurtmonitor.be). De verslechtering van de luchtkwaliteit komt in dit district extra hard aan, omdat kinderen gevoeliger zijn voor fijn stof dan volwassenen (*Plan-MER, p. 131*). Het bewust opzaden van deze generatie met een gezondheidsprobleem kan m.i. misdadig worden genoemd.

T.a.v. geluidhinder stelt de Plan-MER dat door de verdiepte ligging van de R1 verbetering zal optreden. Ik betwijfel of daarbij rekening is gehouden met slaapkamers op hogere verdiepingen. Onze

woning ligt op 500 meter van de R1 en het geluid plant zich zodanig voort tussen en over de tussenliggende woningen, dat een raam openen op de eerste of tweede verdieping tot ondraaglijke geluidhinder leidt. Bovendien wonen wij op 350 meter van de locatie waar de nieuwe aansluiting op de Singel voorzien wordt. Ik betwijfel of de geluidhinder en luchtvervuiling door stilstaand en optrekend verkeer op deze locatie voldoende is onderzocht.

Hoe dan ook zal van Spoor Oost geen leefbaar park meer gemaakt kunnen worden als de Ring nog dichterbij komt, de Singel meer verkeer krijgt te verwerken en de nieuwe aansluiting op de Singel pal naast de site ligt. Daar komt nog bij dat de huidige parkeerterreinen voor het Sportpaleis als Werfzone (artikel 5) zijn aangeduid. Tijdens de bouw van de Oosterweelverbinding zal Spoor Oost daarom als vervangend parkeerterrein fungeren, wat een bom legt onder de ambities van stad en district.

Alle hierboven genoemde effecten zullen ertoe leiden dat Borgerhout een (nog) minder aantrekkelijk woondistrict wordt. De al bovengemiddelde armoede en werkloosheid (antwerpen.buurtmonitor.be) zullen verder toenemen omdat mensen (letterlijk) barrières en ruimtegebrek ervaren in hun ontwikkelmogelijkheden en omdat zij die het kunnen zullen wegtrekken. Dit is strijdig met het ruimtelijk principe voor grootstedelijk Antwerpen om een geheel van gelijkwaardige woonomgevingen te creëren (*Toelichtingsnota, p. 26*); de scheefheid wordt alleen maar groter.

De focus op de verbetering van de volksgezondheid langs de zuidelijke Ring (en daarmee het opofferen van de volksgezondheid langs de noordoostelijke Ring) wordt verantwoord door het feit dat daar de overschrijdingen van de normen het meest voorkomen (*Plan-MER, p. 144*). Dit is echter sterk afhankelijk van de gehanteerde norm; de gemiddelde luchtvervuiling verschilt slechts marginaal t.o.v. de noordoostelijke Ring. Aanleg van de Oosterweelverbinding zal er slechts toe leiden dat in de toekomst de luchtvervuiling langs de noordoostelijke Ring beduidend ernstiger is dan elders.

Tenslotte maakt de Hollandse Knoop de R1 op deze locatie complexer, met meer in- en uitvoegbewegingen. Dit zal volledige overkapping van de Ring moeilijker of zelfs onmogelijk maken. Hiermee wordt een enorme kans gemist, niet alleen om de leefbaarheid ècht te verbeteren, maar ook om ruimte te creëren voor de broodnodige ontwikkeling van woningen en parken, waarmee de concurrentiepositie van Antwerpen als aantrekkelijke woonstad zou kunnen verbeteren. Het voorgestelde Stedelijk plein naast het Sportpaleis kan onmogelijk een overkapping worden genoemd. Het heeft geen enkel positief effect op de luchtkwaliteit en is volstrekt onvoldoende als hefboom voor de ontwikkeling van woningen en sportvoorzieningen aan het Sportpaleis, Lobroekdok, en Slachthuissite (*S-RSA*).

Bezwaar toekenning Gebied voor wegeninfrastructuur aan Noordkasteel

Het bos ten noorden van de Noordkasteelvijver krijgt de bestemming Gebied voor wegeninfrastructuur (artikel 1) t.b.v. realisatie van de Oosterweelknoop, waarmee de haven aangesloten wordt op de R1 en waarmee het doorgaande verkeer gesplitst wordt richting Nederland en richting Brussel. Ook hiertegen maak ik bezwaar. Aanleg van de Oosterweelknoop leidt tot natuurverlies en, doordat vanwege de vele rijstrookwisselingen ook hier niet overkapt kan worden, tot barrièrewerking, geluidhinder en luchtvervuiling.

Hoewel in de Toelichtingsnota de historische betekenis van het Noordkasteel en het unieke zicht op de bocht in de Schelde benadrukt worden (*Toelichtingsnota, p. 38*), wordt het belang van het Noordkasteel in de Plan-MER m.i. onderschat. In de beoordeling van de effecten op flora, fauna en land-

schap wordt herhaaldelijk de impact van het Meccano-tracé op de Oude Landen benadrukt, terwijl daar nauwelijks natuurverlies plaatsvindt en geen nieuwe barrière ontstaat. Het Noordkasteel duikt in de Plan-MER slechts sporadisch in een bijzin op. Vijvers en bossen dichtbij het centrum van Antwerpen die niet pal naast een snelweg liggen zijn nochtans zeldzaam en het Noordkasteel is dan ook een unieke locatie. Veel recreatieve fietsers passeren hier en stappen af om van het uitzicht te genieten of te picknicken. De Oosterweelknoop degradeert dit gebied echter tot snelheidsberm.

Aanleg van grootschalige infrastructuur op deze locatie is ook strijdig met de strategische projecten De Schelde als structurerend element en Water verbindt natuurgebieden (*s-RSA*), waarin de Schelde een belangrijker rol krijgt in groene open ruimten en in het verbinden van de buitengebieden met de stad.

Bezwaar behoud Gebied voor wegeninfrastructuur natuurgebieden Linkeroever

Tenslotte maak ik bezwaar tegen de bestemming Gebied voor wegeninfrastructuur (artikel 1) tussen de Blokkersdijk en het Sint-Annabos en op een deel van de Middenvijver op Linkeroever. Deze bestemming is nodig voor de aansluiting van de Oosterweelverbinding op de E34. Ook hier zal dit leiden tot barrièrewerking, geluidhinder en luchtvervuiling. Het opbreken van de Charles De Costerlaan maakt het mogelijk om het Sint-Annabos en de Middenvijver met elkaar te verbinden, maar voorkomt niet dat natuurverlies plaatsvindt en de leefbaarheid van alle natuur- en recreatiegebieden op Linkeroever wordt aangetast door de uitbreiding van de snelwegeninfrastructuur. Bovendien is het Sint-Annabos aangeduid als Werfzone (artikel 5) om jarenlang dienst te doen als slibstort tijdens de aanleg van de nieuwe Scheldetunnels. De natuur- en recreatiegebieden op Linkeroever vormen een belangrijk deel van het openbaar groen in Antwerpen en daar wordt in dit GRUP buitengewoon onzorgvuldig mee omgesprongen.

Verkeerd principe om een snelweg dwars door de stad te leggen

Niet toevallig hebben alle bovenstaande bezwaren betrekking op de nieuwe / vernieuwde aansluitingsknopen op de Oosterweelverbinding. Op al deze locaties neemt het ruimtebeslag en de barrièrewerking door infrastructuur fors toe en wordt de gezondheid van inwoners / gebruikers van de aangelegen gebieden bedreigd door geluidhinder en luchtvervuiling. Hiermee wordt de doelstelling van het Masterplan om de leefbaarheid te herstellen (*Masterplan 2020*) niet behaald en wordt het Antwerps ordeningsbeginsel van een grootstedelijke groenstructuur met groene vingers tot in de kernstad (*Toelichtingsnota, p. 25*) afgebroken in plaats van versterkt.

De Oosterweelverbinding sluit de kleine ring van Antwerpen (de ooit geplande grote ring is er nooit gekomen), die niet rond, maar dwars door dichtbevolkt stedelijk gebied loopt. Dit sluit totaal niet aan bij de huidige kijk op stedelijke planning en bovendien voldoet de resulterende infrastructuur niet aan de principes die het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen hanteert voor hoofdwegen (*Toelichtingsnota, p. 17*):

- Afstand tussen de aansluitingen tenminste 8 á 10 km: na aanleg van de Oosterweelverbinding liggen de aansluitingsknopen op de R1 op een onderlinge afstand van 2 tot 4 km.
- Scheiding van het stedelijke / lokale verkeer en het interstedelijke / doorgaande verkeer: de fysieke scheiding wordt niet overal gerealiseerd (*Toelichtingsnota, p. 74*) en bovendien zullen de nieuwe aansluitingen ertoe leiden dat nog meer lokaal verkeer van de R1 gebruik zal maken.

M.i. toont dit aan dat de R1 feitelijk nu al niet geschikt is als hoofdweg, laat staan dat deze functie versterkt zou moeten worden.

Dit nieuwe GRUP is in die zin functioneel nauwelijks gewijzigd t.o.v. het GRUP Oosterweelverbinding uit 2006, ook al sprak een meerderheid van de Antwerpse bevolking zich in de volksraadpleging op 18 oktober 2009 uit tegen dit tracé. Met dit signaal is volstrekt onvoldoende rekening gehouden.

Onvoldoende mildering (mogelijk) tegen bovenstaande effecten

De nadelige effecten van de Oosterweelverbinding, in het bijzonder rond de nieuwe aansluitingsknoepen, kunnen onvoldoende worden gemilderd. De in de plannen beschreven milderende maatregelen zijn onvoldoende uitgewerkt, de feitelijke effecten ervan zijn niet doorgerekend in de Plan-MER en de maatregelen zijn niet verplichtend genoeg vertaald in de Stedenbouwkundige voorschriften. Zeker is dat lokale overkragingen de luchtkwaliteit niet zullen verbeteren en dat geluidsschermen slechts voor de meest nabij gelegen woningen effect zullen hebben (*Plan-MER, p. 128*). Bovendien kunnen dergelijke maatregelen het ruimte- en natuurverlies niet compenseren.

Slechts volledige overkapping kan de nadelige effecten van infrastructuur (nagenoeg) volledig compenseren. Volledige overkapping als mobiliteitsconcept (zoals Ringland voorstelt) is echter niet als alternatief onderzocht in de Plan-MER. Evenmin zijn de overkappingsmogelijkheden bij de verschillende alternatieven grondig onderzocht en zijn de effecten van volledige overkapping op flora, fauna, landschap en gezondheid in beeld gebracht. Dat is een enorme gemiste kans, waarmee de leefbaarheidsdoelstelling uit het Masterplan 2020 genegeerd wordt.

Zeker is dat de Oosterweelverbinding met zijn extra rijstroken en nieuwe aansluitingsknoepen met tal van weefbewegingen volledige overkapping moeilijker, zo niet onmogelijk maakt.

Alternatieven zonder bovenstaande effecten voorhanden

Nut en noodzaak van de Oosterweelverbinding zijn m.i. in de plannen onvoldoende aangetoond. Allereerst is er nauwelijks aandacht voor benutting van de bestaande infrastructuur. Zo ontbreekt elk initiatief om op korte termijn de Liefkenshoektunnel tolvrij te maken (of op zijn minst de effecten te onderzoeken), de maximumsnelheid op de R1 structureel te verlagen naar 70 km/u (beperkt geluidshinder en verbetert de doorstroming) en het spitsverkeer terug te dringen door (federale of gewestelijke) maatregelen om spitsmijden en thuiswerken te stimuleren. Voor de Vlaamse Regering lijken er geen oplossingen te bestaan tussen niets doen en een nieuwe snelweg door de stad leggen.

Bovendien is voor de derde (eigenlijk vierde) Scheldekruising een tracé-alternatief beschikbaar, dat verkeerskundig functioneert zonder extra knooppunten en rijstroken, dat optimaal samenwerkt met de beoogde A102 en R11 om het doorgaand verkeer uit de stad te weren, waarbij nauwelijks natuurverlies optreedt, dat langs de gehele R1 zorgt voor verbetering van de luchtkwaliteit en dat afwaardering van de R1 en daarmee overkapping wèl makkelijker maakt: Meccano. In de Plan-MER scoort Meccano de meeste disciplines even goed of beter dan Oosterweel. Op de disciplines flora en fauna en gezondheid scoort Meccano substantieel beter. Alleen op de discipline mobiliteit scoort Oosterweel 'substantieel' beter. Substantieel beter betekent hier een gemiddelde reistijdverbetering van de automobilist van 0 tot 3 minuten (zie onderdeel 2 van dit bezwaarschrift). Op deze nauwelijks merkbare tijdwinst is nagenoeg het volledige resultaat van de Plan-MER en de MKBA en uiteindelijk het besluit van de Vlaamse Regering gebaseerd. 0 tot 3 minuten tijdwinst wordt voldoende geacht om de gezondheid van 70.000 Antwerpenaren (het verschil in saldo van gezondheidseffecten tussen scenario 2.2.0 en 1.2.0) op te offeren en kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen te laten liggen. M.i. is deze afweging hoogst discutabel.

2. De Plan-MER

Samenvatting kritiek op de Plan-MER

- *De doorgerekende alternatieven beperken zich tot nieuwe Scheldekrusingen en daardoor tot grootschalige uitbreiding van de infrastructuur, waarvoor een verantwoording ontbreekt. Berekening van alternatieven die vertrekken vanuit leefbaarheid en benutting van de bestaande infrastructuur (zoals Ringland) ontbreken, evenals doorrekening van bovenregionale initiatieven om autoverkeer te ontmoedigen en alternatieven te stimuleren.*
- *De alternatieven zijn oneerlijk doorgerekend qua inpassing. Afbraak van het viaduct van Merkssem, de tunnel onder het Albertkanaal en ontsnippering van de natuur op Linkeroever zijn uitsluitend voor Oosterweel doorgerekend, terwijl er geen goede reden is om dit niet ook voor Meccano te doen. De effecten op landschap en gezondheid worden zo voor Oosterweel kunstmatig verbeterd ofwel voor Meccano kunstmatig verslechterd.*
- *De benadering van de exploitatievarianten is te beperkt. Er zijn aanvullende sturingsmaatregelen denkbaar met een positief effect op mobiliteit en leefbaarheid.*
- *Belangrijke verkeersscenario's zijn niet doorgerekend. Zo ontbreekt Meccano met gedifferentieerde tol, waardoor een goede vergelijking met Oosterweel met gedifferentieerde tol niet mogelijk is. Bovendien ontbreken scenario's met uitsluitend tangenten met een exploitatievariant en uitsluitend nieuwe Scheldekrusingen met een exploitatievariant, die inzicht kunnen geven in de maximale toegevoegde waarde van een nieuwe Scheldekrusing op zich.*
- *De verschillen in mobiliteitseffecten tussen de alternatieven zijn overschat. De mobiliteitseffecten zijn hoofdzakelijk vertaald in reistijdeffecten. De verschillen hierin bedragen 0 tot 3 minuten, wat niet groter is dan de foutenmarge in het verkeersmodel.*
- *De beoordeling van de effecten op flora, fauna en landschap is subjectief en discutabel.*
- *Meccano scoort op gezondheidseffecten met een verschil in saldo van 70.000 mensen duidelijk beter dan Oosterweel, maar de verschillen zijn nog onderschat door oneerlijke vergelijkingen, het gebruik van te hoge grenswaarden en onvoldoende aandacht voor de lokale effecten en de ernst van de gezondheidsproblemen.*
- *De effecten van de voorgestelde milderende maatregelen zijn niet doorgerekend, waardoor onbekend (maar onwaarschijnlijk) is dat de gesuggereerde significante verbetering wordt bereikt.*
- *De mogelijkheden voor en effecten van volledige overkapping zijn niet grondig per alternatief onderzocht, terwijl hier alle aanleiding toe is. De toekomstperspectieven en maximaal haalbare gezondheidseffecten per alternatief blijven zo buiten beeld, terwijl ze wel de keuze hadden kunnen beïnvloeden.*
- *De resultaten van de Plan-MER zijn op sommige punten onnodig vaag en zelfs suggestief gepresenteerd, waarmee de besluitvorming onrechtmatig is beïnvloed in de richting van de Oosterweelverbinding.*

Doorgerekende alternatieven: dogma op uitbreiding weginfrastructuur

De derde (eigenlijk vierde) Scheldekrusing is in de Plan-MER geformuleerd als doel op zich (*Plan-MER p. 8, 11*), waardoor alleen alternatieven die beginnen vanuit een extra Scheldekrusing zijn doorgerekend. Hiermee wordt automatisch gekozen voor grootschalige uitbreiding van infrastructuur. Het is mogelijk dat dit te motiveren is vanuit eerder onderzoek, maar die motivatie ontbreekt in de plannen.

Vanuit het oogpunt van leefbaarheid en schaarse ruimte is het allereerst de vraag of de overheid de hallucinante groei van het doorgaande wegverkeer met 36% en van het lokaal en bestemmingsverkeer met 18% onbeperkt moet blijven faciliteren. Het is bekend dat nieuwe infrastructuur een verkeersaanzuigend effect heeft. De Plan-MER toont dit ook aan (*Plan-MER, p. 49*), maar de realiteit zal nog ernstiger zijn. In het gebruikte verkeersmodel is de verkeersproductie namelijk constant gehouden (*Plan-MER, p. 34*), terwijl in werkelijkheid nieuwe infrastructuur niet alleen leidt tot wijziging van de bestemming of vervoerwijzekeuze, maar ook tot meer verplaatsingen. Het gevolg is dat vroeg of laat in of rondom Antwerpen opnieuw een bottleneck ontstaat.

Het lijkt daarom zinvoller om in te zetten op bundeling van vergelijkbare verplaatsingen (openbaar vervoer, goederenvervoer over het water en over het spoor), beter spreiden van verplaatsingen in de tijd (spitsmijden) en het vermijden van verplaatsingen (thuiswerken). De regionale aanpak van Masterplan 2020 is daarbij volstrekt ontoereikend. 70% van het verkeer op de R1 heeft immers een herkomst en/of bestemming buiten de regio (*Plan-MER, p. 33*). Federale of Vlaamse initiatieven zijn nodig om de voordelen van bedrijfswagens af te bouwen, thuis te werken of buiten de spitsuren te reizen. Daarnaast zijn de reistijden per trein van Antwerpen naar bijvoorbeeld Brussel en Gent onvoldoende concurrerend met de auto. Investeren in een hogere baanvaknelheid en een beter Bedieningsmodel is hier hoog nodig. In de plannen wordt hier onvoldoende aandacht aan geschonken.

Door de focus op de uitbreiding van weginfrastructuur ontbreken bovendien alternatieven / verkeersscenario's die opgebouwd zijn vanuit optimale benutting van de ruimte die nu beschikbaar is voor infrastructuur. Daarbij valt in eerste instantie te denken aan Ringland, dat de capaciteit van de R1 uitbreidt door het slimmer scheiden van verkeersstromen op een manier dat de leefbaarheid sterk verbetert en een enorme oppervlakte vrijkomt voor openbare ruimte en stedelijke ontwikkeling. Maar wellicht biedt bijvoorbeeld ook een tolvrije Liefkenshoektunnel i.c.m. snelheidsverlaging op de R1 en een van de tangenten voldoende oplossing voor de mobiliteitsproblemen. De Plan-MER geeft daar echter geen inzicht in.

Doorgerekende alternatieven: oneerlijke behandeling

Hoewel dus het uitgangspunt van alle alternatieven de nieuwe Scheldekrusing is, zijn er grote verschillen tussen de alternatieven m.b.t. aanpassingen aan de bestaande Ring. Zo worden voor de Oosterweelverbinding extra aansluitingsknoepen en rijstroken aangelegd, terwijl dat bijvoorbeeld in het alternatief Meccano niet het geval is. Vergelijking van mobiliteitseffecten is daardoor feitelijk oneerlijk.

Het afbreken van het viaduct van Merksem en het verdiept heraanleggen van de R1 op deze locatie is volgens de Plan-MER bij Oosterweel noodzakelijk om de aansluitingsknoop Schijnpoort te realiseren. Deze maatregel, die een positief effect heeft op geluidhinder, is ook mogelijk i.c.m. andere alternatieven, maar is daar niet doorgerekend omdat er geen verkeerstechnische noodzaak voor is (*Plan-MER, p. 24*). Dit gaat voorbij aan het Masterplan 2020, waarin niet alleen bereikbaarheid maar ook leefbaarheid een doelstelling is. Deze beperking in de Plan-MER leidt tot een oneerlijke vergelijking tussen alternatieven. Vanuit de leefbaarheidsdoelstelling zou in feite elk alternatief zo uitgevoerd moeten worden dat maximale sanering van infrastructuur en maximale positieve effecten op de leefbaarheid ontstaan. De (overkappings)mogelijkheden bij Meccano zouden in dat geval veel groter zijn dan bij Oosterweel, waardoor Meccano op dit punt (nog) beter zou scoren dan Oosterweel.

Voor de kruising met het Albertkanaal gaat overigens zelfs de redenering vanuit verkeertechnische noodzaak niet op, wat blijkt uit het feit dat voor de Oosterweelverbinding op deze locatie zowel een uitvoeringsvariant met een brug als een tunnel is doorgerekend. Hier is dus al helemaal geen reden om Meccano niet met een tunnel onder het Albertkanaal door te rekenen.

Ook ontsnippering van de natuur- en recreatiegebieden op Linkeroever door het knippen van de Charles De Costerlaan i.c.m. het aansluiten van de Blancefloerlaan op de E34 is (los van de wenselijkheid) ook mogelijk in andere alternatieven dan Oosterweel. Ook hier zou Meccano (nog) beter scoren dan Oosterweel, omdat dezelfde mate van ontsnippering wordt bereikt, maar i.t.t. Oosterweel geen nieuwe barrière tussen de Blokkersdijk en het Sint-Annabos wordt gecreëerd (*Plan-MER, p. 25, 26, 92, 92*).

Het is duidelijk dat het tracé en de uitvoering van de Oosterweelverbinding zijn geoptimaliseerd door de jarenlange exclusieve aandacht voor dit alternatief, terwijl dit voor de andere alternatieven niet het geval is. Dit maakt eerlijke vergelijking onmogelijk.

Doorgerekende exploitatievarianten: te beperkte benadering

Hoewel exploitatievarianten voor de Vlaamse Regering niet meer blijken te zijn dan een middel om het project te bekostigen, hebben ze wel degelijk ook verschillende effecten op mobiliteit, ruimte en gezondheid en zijn ze ook als zodanig doorgerekend. In dat kader zijn de varianten m.i. veel te beperkt benaderd:

- Structurele verlaging van de maximumsnelheid op de R1 tot 70 km/u heeft niet alleen een sturende invloed, maar heeft ook in alle alternatieven een positieve invloed op geluidhinder en doorstroming. De uitspraak dat dit niet is doorgerekend vanwege het beperkte effect (*Plan-MER, p. 38*) is subjectief en niet controleerbaar.
- Een congestion charge wordt in het rapport zelf genoemd als effectief (*Plan-MER, p. 123*), met een verkeersafname tot 20% in de stad en een afname van vervuilende uitstoot tot 9%. Dit had dus als exploitatievariant meegenomen moeten worden.

Doorgerekende verkeersscenario's: belangrijke / zinvolle combinaties ontbreken

Bij beschouwing van de doorgerekende verkeersscenario's ofwel combinaties van alternatieven met ontwikkelingsscenario's en exploitatievarianten (*Plan-MER, p. 39*), valt allereerst op dat er voor de Oosterweelverbinding 12 scenario's zijn doorgerekend en voor de andere alternatieven maximaal 7. Voor een eerlijke vergelijking moeten voor alle alternatieven dezelfde verkeersscenario's worden doorgerekend, behalve als een combinatie aantoonbaar volstrekt zinloos is. Daar is nu niet aan voldaan.

De belangrijkste hiaten zijn:

- 2.2.4 (Meccano i.c.m. A102, R11 en gedifferentieerde tol): als tegenhanger van 1.2.4 met Oosterweelverbinding. De verkeerskundige doorrekening van 2.2.4 is pas na (en buitenom) de MER-procedure bekendgemaakt; de doorrekening op gezondheidseffecten ontbreekt nog steeds. De Vlaamse Regering heeft gekozen voor een scenario waarvan onmogelijk gezegd kan worden of het per saldo beter scoort dan zijn meest directe 'concurrent'.
- 0.2.4, 0.4.4 en 0.5.4 (aanleg van een of meer tangenten i.c.m. gedifferentieerde tol of andere exploitatievarianten). Doorrekening van deze scenario's zou inzicht geven in de effecten van uitsluitend aanleg van een meer tangenten i.c.m. een exploitatievariant. Dit geeft ook inzicht in de meerwaarde van een nieuwe Scheldekruising. Die zou wel eens tegen kunnen vallen. Zo sorteren

0.0.4 (uitsluitend exploitatievariant gedifferentieerde tol) en 0.2.0 (uitsluitend aanleg van de tangenten A102 en R11) elk op zichzelf al de helft van het reistijdeffect van 1.0.0 (Oosterweelverbinding op zich).

- 1.0.4, 2.0.4, ... (nieuwe Scheldekruising i.c.m. gedifferentieerde tol): ter vergelijking met 0.0.4 (uitsluitend exploitatievariant gedifferentieerde tol). Doorrekening van deze scenario's bepaalt de maximale meerwaarde van de nieuwe Scheldekruisingen zonder tangenten, waarvan realisatie immers nog niet zeker is.
- 2.5.4 (Meccano i.c.m. A102, Kallo-Haasdonk en gedifferentieerde tol): als tegenhanger van het 'consensusmodel' 1.5.4 met Oosterweelverbinding.

De effecten van de niet doorgerekende scenario's zijn ingeschat o.b.v. extrapolatie (*Plan-MER, p. 41*). Dit is een potentieel onnauwkeurige en subjectieve methode, waarvan de betrouwbaarheid niet kan worden vastgesteld.

Overigens ontbreekt in de Niet-technische samenvatting cruciale informatie over de scenario's, bijvoorbeeld een beschrijving van de exploitatievarianten (hoeveel tol voor welke tunnel / weg / afstand / verkeerssoort). Ook is niet duidelijk of de SRW/DRW in andere alternatieven dan de 2^e Kennedytunnel ook overkapt is en is niet duidelijk welke uitvoeringsvarianten van de Oosterweelverbinding in de effectmeting zijn meegenomen.

Overwaarding van verschillen in mobiliteitseffecten tussen alternatieven

In de Plan-MER zijn mobiliteitseffecten bijna volledig vertaald in reistijdeffecten. Deze reistijdeffecten zijn doorslaggevend geweest in de keuze voor de Oosterweelverbinding. De reistijdeffecten zijn percentageel t.o.v. de referentievariant gepresenteerd (*Plan-MER, p. 47, 48, 59 e.v.*), maar zijn in absolute zin zeer beperkt:

- Doorgaand verkeer (N.B. nu slechts 20 tot 24% van het verkeer op de R1):
 - Referentie 38 minuten
 - -36% tot -40% voor Oosterweel / -30% tot -35% voor Meccano =
 - -14 tot -15 minuten voor Oosterweel / -11 tot -13 minuten voor Meccano =
 - 23-24 minuten voor Oosterweel / 25-27 minuten voor Meccano =
 - 2-3 minuten verschil (bij vergelijkbare scenario's)
- Verkeer van/naar de deelgebieden:
 - Referentie 31 minuten
 - -23% tot -28% voor Oosterweel / -21% tot -25% voor Meccano =
 - -7 tot -9 minuten voor Oosterweel / -7 tot -8 minuten voor Meccano =
 - 22-24 minuten voor Oosterweel / 23-24 minuten voor Meccano =
 - 0-1 minuten verschil (bij vergelijkbare scenario's)
- Verkeer van/naar de haven:
 - Referentie 32 minuten
 - -32% tot -35% voor Oosterweel / -25% tot -28% voor Meccano =
 - -10 tot -11 minuten voor Oosterweel / -8 tot -9 minuten voor Meccano =
 - 21-22 minuten voor Oosterweel / 23-24 minuten voor Meccano =
 - 2 minuten verschil (bij vergelijkbare scenario's)

Het reistijdverschil is dus afhankelijk van het soort verkeer en afhankelijk van het scenario 0 tot 3 minuten. Ik betwijfel sterk of de gemiddelde weggebruiker dergelijke verschillen zou merken. Op planniveau betekent het (met inachtnaam van het aanzuigeffect) louter dat het bij Oosterweel iets

langer duurt voordat de R1 opnieuw dichtslibt dan bij Meccano, als tenminste niet eerder elders een bottleneck ontstaat. Bovendien is niet duidelijk wat de gevolgen zijn als delen van het Masterplan 2020 (nu opgenomen in de referentiesituatie van het verkeersmodel) niet uitgevoerd worden, of als de ruimtelijke ontwikkeling of mobiliteit zich iets anders ontwikkelen dan voorspeld. Eigenlijk moet geconcludeerd worden dat reistijdverschillen tot 3 minuten niet groter zijn dan de foutenmarge van het verkeersmodel.

Discutabele beoordeling van effecten flora en fauna en landschap

Uit de tabellen van de discipline flora en fauna (*Plan-MER, p. 89, 90*) blijkt dat Meccano veel minder permanente inname van ecotopen, habitat (factor 2 lager), natuurreservaten (factor 6 lager) en VEN-gebieden (factor 16 lager) veroorzaakt dan Oosterweel. Deze grote verschillen komen onvoldoende tot uiting in de eindbeoordeling, waar er slechts een beperkt verschil tussen Meccano en Oosterweel lijkt te zijn (*Plan-MER, p. 93*). Na mildering lijken zelfs alle nadelige effecten van Oosterweel gecompenseerd (*Plan-MER, p. 94*), terwijl zonder volledige overkapping niet voorkomen kan worden dat ruimte verloren gaat, extra barrièrewerking ontstaat en leefomgevingen verstoord worden door geluidhinder en luchtvervuiling. In deze discutabele beoordeling speelt onder andere een rol dat ontsnippering van de natuur- en recreatiegebieden op Linkeroever alleen bij Oosterweel als milderende maatregel is voorgesteld, terwijl deze verbetering ook mogelijk is bij Meccano.

Op de discipline landschap scoort Meccano per saldo zelfs iets minder goed dan Oosterweel (*Plan-MER, p. 104, 105, 106*). Ook dit is m.i. onterecht. De slechte beoordeling van Meccano rust hier bijna volledig op de verstoring van het landschap ten westen van Zwijndrecht. Dit is op zich een reële verstoring, maar wel een die kunstmatig is vergroot door op onrechtmatige wijze een gevangenis te bouwen op het kortst mogelijke tracé (zie onderdeel 4 van dit bezwaarschrift). Ook wordt nog de negatieve impact op de Oude Landen genoemd. Deze is m.i. overschat, omdat de gebiedsinname hier zeer beperkt is en geen extra barrière ontstaat.

Onderwaardering van gezondheidseffecten

Meccano scoort op alle gezondheidseffecten duidelijk beter dan Oosterweel. In de vergelijking tussen 1.2.0 (Oosterweel met A102 en R11) en 2.2.0 (Meccano met A102 en R11) op luchtkwaliteit gaan er bij Meccano 25.000 mensen op achteruit en 140.000 op vooruit, terwijl er bij Oosterweel 45.000 mensen op achteruit gaan en 90.000 op vooruit. Het verschil in saldo bedraagt 70.000, vergelijkbaar met de bevolkingsomvang van een middelgrote stad. Ook zonder tangenten zorgt Meccano nog voor een verbetering voor 10.000 mensen zonder dat daar een verslechtering tegenover staat, terwijl er bij Oosterweel 35.000 op vooruit gaan, maar evenveel erop achteruit. Bovendien blijkt Meccano minder gevoelig voor de keuze van een exploitatievariant: de vooruitgang varieert dan tussen 100.000 en 160.000, de achteruitgang tussen 35.000 en 45.000. Bij Oosterweel varieert de vooruitgang tussen 40.000 en 170.000 en de achteruitgang tussen 40.000 en 75.000. De keuze voor een 'verkeerde' exploitatievariant leidt dus bij Oosterweel tot veel grotere verslechtingen en het veel ernstiger teniet doen van verbeteringen (*Plan-MER, p. 139*, waarden afgelezen uit de grafiek). Ook op geluidhinder scoort Meccano in alle scenario's beter (*Plan-MER, p. 140*) Toch zijn de verschillen tussen de alternatieven nog onderschat.

Allereerst is zoals gezegd Meccano i.c.m. A102 en R11 niet doorgerekend met gedifferentieerde tol (2.2.4), als tegenhanger van hetzelfde scenario met Oosterweel. Afgaande op de verkeerskundige effecten (gelijkmatige ontlasting van de R1 en optimale werking van de tangenten) zou het verschil in gezondheidseffecten tussen Meccano en Oosterweel hier nog groter zijn, maar die informatie is nu

niet beschikbaar in de besluitvorming. Het voordeel van Meccano zou nog sterker worden als afbraak van het viaduct van Merksem, vierdiepte (waar mogelijk overkapte) ligging van de R1 op deze locatie en kruising van het Albertkanaal met een tunnel hier ook toegepast zouden worden, wat perfect mogelijk is. Ook hier ontbreekt informatie om voor het optimale scenario te kiezen.

Daar komt bij dat in de beschrijving van de effecten van luchtvervuiling hoofdzakelijk aan de VLAREM-normen wordt gerefereerd, terwijl op de strengere WHO-normen veel grotere overschrijdingen plaatsvinden. Ook legt de EU de lidstaten verbetering van de luchtkwaliteit op, waardoor de betreffende normen nu al strenger zijn en verwacht mag worden dat deze de komende jaren nog aangescherpt worden. De Plan-MER geeft zelf aan dat gezondheidsproblemen al optreden bij veel lagere waarden dan de Vlaamse grenzen (*Plan-MER, p. 132*). Een ander argument dat pleit voor strengere beoordeling is het feit dat de modellering is gebaseerd op zeer optimistische aannamen over het energiezuiniger en schoner worden van het wagenpark (*Plan-MER, p. 114*), waarvan het Plan-MER zelf aangeeft dat de verbeteringen door technologische ontwikkeling kunnen tegenvallen. Al met al leidt toepassing van te hoge grenswaarden tot een onderschatting van de negatieve gezondheidseffecten en daarmee tot een onderwaardering van het belang om te kiezen voor het gezondste alternatief.

Tenslotte is er onvoldoende aandacht voor de lokale effecten en de ernst van de gezondheidsproblemen. Gezondheidseffecten zijn hoofdzakelijk beschreven op het niveau van het studiegebied in plaats van de deelgebieden en er zijn geen afstandsklassen gehanteerd die de ernst van de gezondheidsproblemen weerspiegelt. Hierdoor is het mogelijk dat een ernstige verslechtering voor een of enkele deelgebieden wordt gecamoufleerd door een lichte verbetering voor een groter gebied. Dit is hoogstwaarschijnlijk precies wat bij Oosterweel gebeurt: een verbetering langs de hele zuidelijke Ring camoufleert een verslechtering langs de noordoostelijke Ring, waar de bevolkingsdichtheid op korte afstand van de Ring het grootst is en de gezondheidsproblemen dus ook het meest ernstig zullen zijn. Bij Meccano verbetert de gezondheid langs de hele Ring.

Milderende maatregelen zijn niet doorgerekend

In de Plan-MER zijn maatregelen voorgesteld ter mildering van de negatieve effecten van de alternatieven op flora en fauna, landschap en gezondheid. De werkelijke effecten van deze milderende maatregelen zijn niet doorgerekend, maar toch worden er hier en daar scores aan verbonden en wordt het effect na mildering beschreven als een 'aanvaardbaar niveau' of 'significant verbeterd'. Dergelijke oordelen zijn volstrekt kwalitatief en subjectief en niet geschikt als basis voor een regeeringsbesluit.

Mogelijkheden en effecten overkappingen niet grondig onderzocht

Zoals gezegd is overkapping van de R1 ondanks de leefbaarheidsdoelstelling niet als uitgangspunt gehanteerd bij het opstellen van alternatieven. Lokale overkappingen en overkragingen zijn alleen voorgesteld als milderende maatregel, zonder garantie op realisatie hiervan. De effecten hiervan zijn niet doorgerekend, maar zullen in het beste geval zeer plaatselijk en zeer beperkt zijn. Juist volledige overkapping leidt tot significante gezondheidseffecten en een positieve ruimtelijke impact.

Aan de Plan-MER is wel een epiloog over overkappingen toegevoegd. Ook deze koppelt echter de effecten aan kleine lokale overkappingen (*Plan-MER, p. 149*) door ontwijking van de Europese Tunnelrichtlijn (10-secondenregel), waarbij overigens voorbij wordt gegaan aan de vereenvoudigings- / saneringsmogelijkheden van de R1 die Meccano biedt door gelijkmatige ontlasting van de hele Ring.

Het onderzoeken van de haalbaarheid van volledige overkapping zou ongetwijfeld leiden tot andere (uitdagende) ontwerpuitgangspunten en strengere veiligheidsmaatregelen (*Plan-MER*, p. 14), maar ook tot veel grotere positieve effecten. Die kansen blijven nu onbelicht.

Noch de mogelijkheden, noch de effecten van overkapping van de R1 zijn dus grondig per alternatief onderzocht. Uit het resultaat dat na aanleg van de Oosterweelverbinding zelfs de 'milde' luchtkwaliteits- en geluidsnormen nog steeds overschreden worden (*Plan-MER*, p. 116, 125), had nochtans geconcludeerd moeten worden dat volledige overkapping geen extraatje maar bittere noodzaak is. De toekomstperspectieven en maximaal haalbare gezondheidseffecten per alternatief blijven nu buiten beeld, terwijl ze wel de keuze hadden kunnen beïnvloeden.

Suggestieve presentatie van resultaten

De afronding van (vaak wel nauwkeurig berekende) effecten in klassen (--- tot +++) impliceert gebruik van arbitraire grenswaarden tussen de klassen en maskeert kleine, maar mogelijk wel zwaarwegende verschillen. In de Niet-technische samenvatting zijn ook nauwelijks getallen te vinden, bijvoorbeeld m.b.t. verkeersintensiteiten op specifieke locaties en aantal door geluid en luchtvervuiling gehinderden per deelgebied. Dit maakt de beoordeling onnodig onnauwkeurig en vergroot het risico van willekeurige / onverschillige keuzes.

Daarnaast zijn in de Plan-MER verschillende voorbeelden van suggestieve presentatie van resultaten te vinden:

- Sommige effecten zijn percentueel weergegeven waardoor de verschillen tussen de alternatieven groot lijken (bijvoorbeeld reistijdverschillen, *Plan-MER*, p. 47) en sommige andere effecten zijn absoluut weergegeven waardoor de verschillen tussen de alternatieven klein lijken (bijvoorbeeld slaapverstoorden, *Plan-MER*, p. 140). Hiermee wordt de besluitvorming onterecht richting Oosterweelverbinding beïnvloed, omdat het reistijdvoordeel van dit alternatief uitvergroot wordt en de geluidhinder wordt verhuld.
- Bij de beschrijving van de effecten op geluid is per deelgebied het scenario met de minste hinder genoemd (*Plan-MER*, p. 126, 127). Dit zegt niets over de totaalscore van de alternatieven. Bovendien zorgt hier het feit dat voor Oosterweel de meeste scenario's zijn doorgerekend ervoor dat Oosterweel vaker als beste uit de bus komt en daarmee onterecht een beter alternatief lijkt.
- Aan de beschrijving van de effecten op NO₂ is een grafiek 'aanzienlijke vooruitgang / achteruitgang' toegevoegd (*Plan-MER*, p. 139). Deze vlakt lokale en kleine gezondheidseffecten (waarvan de Plan-MER zelf aangeeft dat ze ook van belang zijn) nog verder uit. Bovendien ontbreekt een onderbouwing voor de grens van 'aanzienlijk' en is toevoeging van een dergelijke grafiek niet te verantwoorden als dat niet ook voor andere effecten (zoals mobiliteit) gebeurt. Ook hier worden de reistijdeffecten van Oosterweel uitvergroot, terwijl de gezondheidseffecten worden gebagatelliseerd.
- Extra aandacht voor de alternatieven 'op zich' (*Plan-MER*, p. 149) zet de voordelen van Oosterweel nog eens in de verf, terwijl Masterplan 2020 wel degelijk combinatie met de A102 en R11 beoogt. Dat die tangenten veel beter benut worden i.c.m. Meccano blijft onvermeld.

3. De MKBA

Samenvatting kritiek op de MKBA

- *Net als in de Plan-MER zijn ook in de MKBA zinvolle verkeersscenario's niet doorgerekend, in het bijzonder Meccano met gedifferentieerde tol en scenario's die inzicht geven in de maatschappelijke meerwaarde van de nieuwe Scheldekruising op zich. Die cruciale informatie ontbreekt nu.*
- *Een aantal reële maatschappelijke kosten en baten die betrekking hebben op vastgoedwaarde, overkappingsmogelijkheden en gezondheidseffecten ontbreken.*
- *In de MKBA wegen de reistijdeffecten disproportioneel zwaarder door dan milieu- en gezondheidseffecten, waarmee de Vlaamse Regering aangeeft een marginale waarde te hechten aan volksgezondheid en leefomgeving.*

Zinvolle verkeersscenario's niet doorgerekend

Net als in de Plan-MER zijn ook in de MKBA zinvolle combinaties van alternatieven met ontwikkelingsscenario's en exploitatievarianten niet doorgerekend (*MKBA, p. 11*). Ook hier betreft het in eerste instantie Meccano met gedifferentieerde tol (2.0.4, 2.2.4 en 2.5.4). Verder valt het op dat de alternatieven alleen i.c.m. de A102 en R11 zijn doorgerekend en niet 'op zich' (1.0.0, 2.0.0, ...), terwijl aanleg van de A102 en R11 nog niet zeker is en geen deel uitmaakt van bijbehorende Plan-MER en GRUP. Evenmin zijn ontwikkelingsscenario's en exploitatievarianten zonder nieuwe Scheldekruising doorgerekend (bijvoorbeeld 0.2.0, 0.2.4), die nochtans een graadmeter zouden zijn voor de noodzaak van een nieuwe Scheldekruising bovenop het optimaal benutten van bestaande infrastructuur. Feitelijk is in de MKBA de zuivere maatschappelijke meerwaarde van de verschillende alternatieven voor een nieuwe Scheldekruising niet bepaald.

Relevante maatschappelijke kosten en baten niet meegenomen

M.i. benadert deze MKBA de maatschappelijke kosten en baten op een te beperkte manier. In de beschrijving van de effecten ontbreken bijvoorbeeld:

- Waardestijging- en daling van publiek en particulier vastgoed als gevolg van veranderingen in gezondheidsrisico's en mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling.
- Sanerings- en overkappingsmogelijkheden van de Ring, met vrijgekomen ruimte voor ontwikkeling en dus verkoop van grond en vergroting van de aantrekkelijkheid van de stad voor bewoners en bedrijven.
- Kosten en leed als gevolg van ziekte en overlijden door luchtvervuiling.

Bovenstaande effecten zijn kosten en baten die de maatschappij en haar leden wel degelijk op hun 'balans' gaan zien. Door ze niet mee te nemen wordt de MKBA feitelijk beperkt tot financiële vertaling van de reistijdeffecten, projectfinanciering en ruimtelijke inpassing.

Overwaardering van reistijdeffecten, onderwaardering van milieu- en gezondheidseffecten

In de MKBA liggen de mobiliteitsbaten een factor 50 tot 100 hoger dan de milieu- en ongevals baten, waarin ook gezondheid vertegenwoordigd zou moeten zijn. Zelfs al zouden de werkelijke gezondheidseffecten zijn meegenomen (zie onderdeel 2 van dit bezwaarschrift), dan nog is deze afweging hoogst dubieus en veelzeggend van de waarde die de overheid toekent aan volksgezondheid en leefomgeving. Door deze resultaten te accepteren marginaliseert de overheid feitelijk de meerwaarde van een Plan-MER: er wordt toch alleen naar reistijdeffecten gekeken.

4. Besluit van de Vlaamse Regering

Samenvatting kritiek op het Besluit van de Vlaamse Regering

- *Het Besluit van de Vlaamse Regering leidt niet tot het behalen van de doelstellingen uit Masterplan 2020, noch die t.a.v. bereikbaarheid, noch die t.a.v. herstel van de leefbaarheid.*
- *De Vlaamse Regering heeft zich de afgelopen 8 jaar blindgestaard op hetzelfde tracé, zonder oog te hebben voor recente kennis en alternatieven die aangedragen werden door de maatschappij.*
- *Het besluit is gebaseerd op een discutabele afweging tussen mobiliteit en leefbaarheid. Noch de afweging zelf, noch de daarbij gehanteerde foutenmarges zijn inzichtelijk gemaakt.*
- *Het besluit is gebaseerd op aanleg van de A102 en R11, die echter geen onderdeel uitmaken van deze Plan-MER en dit GRUP, waardoor aanleg van deze tangenten niet zeker is. Zonder deze tangenten is het oplossend vermogen van de Oosterweelverbinding nog kleiner en zijn de gezondheidseffecten nog ernstiger.*
- *De Vlaamse Regering kiest voor gedifferentieerde tol, maar dan wel met een tolvrije Kennedytunnel. De effecten daarvan zijn niet doorgerekend, maar zullen hoe dan ook negatief zijn.*
- *Het besluit schenkt geen aandacht aan benuttingsmaatregelen voor de bestaande infrastructuur op korte termijn. De Vlaamse Regering kiest voor een tracé dat leidt tot jarenlange procedures en laat in die tijd de bestaande verkeers- en leefbaarheidsproblemen bestaan.*
- *De BAM heeft zich de afgelopen tijd niet bewezen als betrouwbare partij om het proces op een eerlijke en transparante manier te begeleiden.*

Doelstellingen Masterplan 2020 worden niet behaald

Geconstateerd moet worden dat de beoogde investering van (minimaal) €7 miljard niet leidt tot het behalen van de doelstellingen uit Masterplan 2020:

- Doelstelling garanderen van de bereikbaarheid van stad en haven: de reistijden zullen nog steeds slechter zijn dan in de bestaande toestand (*Plan-MER, p. 47, 48*), wat duidt op structurele congestie. De bereikbaarheid zal dus nog steeds niet gegarandeerd zijn.
- Doelstelling verhogen van de verkeersveiligheid: er blijft menging van doorgaand en lokaal verkeer, het aantal weefbewegingen wordt door het toevoegen van aansluitingsknopen vergroot en de Oosterweelknoop heeft linkse invoegers. Dit alles heeft geen positief effect op de verkeersveiligheid.
- Doelstelling herstel van de leefbaarheid: ook hier is geen sprake van. De Vlaamse Regering stelt zelf dat geen significante verbetering optreedt (*Besluit van de Vlaamse Regering, p. 8*), wat bevestigd wordt door een blijvende overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit (*Plan-MER, p. 116*) en het feit dat de gezondheid van tienduizenden Antwerpenaren zelfs zal verslechteren.

Geen enkele regering zou de plannen voor een miljardenproject mogen goedkeuren als die niet overtuigend bijdragen aan de eigen doelstelling. Daar komt nog bij dat de Oosterweelverbinding benutting van de investeringen in openbaar vervoer van Masterplan 2020 tegenwerkt: het openbaar vervoergebruik op de Scheldekruisingen daalt door aanleg van een nieuwe Scheldekruising voor het wegverkeer en van de alternatieven scoort Oosterweel hier het slechtst (*Plan-MER, p. 49*).

De conclusie is dat nog geen adequate oplossing is gevonden voor de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek rond Antwerpen. Recente kennis moet beter benut worden en er moet ook gewerkt worden aan oplossingen op de korte termijn (zie verderop).

Onvoldoende oog voor recente kennis en aangedragen alternatieven vanuit de maatschappij

De Vlaamse Regering stelt dat er geen redenen zijn die ertoe zouden kunnen leiden om af te wijken van de principebeslissing van de Vlaamse Regering van 14 februari 2014 (*Besluit van de Vlaamse Regering, p. 17*). Ik ben het daarmee oneens. Recent is de kennis over de gezondheidseffecten van fijn stof explosief toegenomen (zie o.a. de open brief van artsen aan de Vlaamse kranten www.standaard.be/cnt/dmf20140504_017 en het Airbezen project www.uantwerpen.be/airbezen) en is in de vorm van Ringland een nieuwe integrale oplossing voor de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek uitgewerkt. Die kennis is niet verwerkt in de planvorming voor de Oosterweelverbinding, waardoor er geen zekerheid is dat de effecten adequaat zijn bepaald en afgewogen en dat een optimale oplossing is bereikt.

Besluit gebaseerd op een discutabele afweging tussen mobiliteit en leefbaarheid

De keuze voor de Oosterweelverbinding boven andere alternatieven is hoofdzakelijk gebaseerd op reistijdvoordeel. Zoals ik hiervoor uitvoerig heb gemotiveerd, ben ik van mening dat de reistijdverschillen tussen de alternatieven niet significant zijn, terwijl de gezondheidseffecten van Oosterweel wel significant negatiever zijn. Uw besluit is gebaseerd op theoretische modeluitkomsten, zonder dat expliciet aandacht is besteed aan de foutenmarges van deze uitkomsten en zonder dat expliciet een menselijke afweging tussen tijdwinst en gezondheid heeft plaatsgevonden. Ik vind dat een ernstige nalatigheid.

Besluit gebaseerd op een ontwikkelingsscenario waarvan uitvoering niet gegarandeerd is

De effecten van de Oosterweelverbinding zijn hoofdzakelijk gepresenteerd i.c.m. de A102 en R11. Aanleg daarvan is momenteel niet zeker; de MER-procedure en daarop volgende stappen moeten nog worden doorlopen. Uit de Plan-MER blijkt dat bij aanleg van de Oosterweelverbinding zonder A102 en R11 nog steeds structurele files ontstaan voor de Kennedytunnel (*Plan-MER, p. 52*). Bovendien is er dan geen enkel positief effect op de luchtkwaliteit. Evenveel mensen gaan er op achteruit als op vooruit, maar om dit saldo te bereiken verslechtert wel de gezondheid van tienduizenden Antwerpenaren. Meccano leidt ook zonder tangenten tot verbetering zonder dat daar een verslechtering tegenover staat (zie onderdeel 2 van dit bezwaarschrift). Het probleem van het loskoppelen van de MER-procedures van de nieuwe Scheldekruising en de A102 en R11 wordt hier pijnlijk zichtbaar: er wordt gekozen voor een oplossing waarbij het van toekomstige keuzes afhankelijk is of deze wel voldoende effect sorteert.

Keuze voor een exploitatievariant waarvan de effecten niet bekend zijn

De Vlaamse Regering kiest als exploitatievariant voor gedifferentieerde tolheffing (*Besluit van de Vlaamse Regering, p. 16, 17*). In verdekte termen wordt daar echter direct een wijziging aan toegevoegd, namelijk dat de Kennedytunnel tolvrij blijft. Hiermee wordt gekozen voor een exploitatievariant waarvan de effecten niet doorgerekend zijn, maar die ongetwijfeld negatief zullen zijn voor de benutting van de nieuwe Scheldekruising en daarmee voor de ontlasting van de Ring. De Plan-MER toont in elk geval aan dat Oosterweel op het gebied van luchtkwaliteit zeer gevoelig is voor de keuze van een 'verkeerde' exploitatievariant (zie onderdeel 2 van dit bezwaarschrift).

Bovendien wordt de aanname gedaan dat tolheffing geen bijkomende ruimte vraagt omdat gebruik gemaakt zal worden van de nieuwste technieken. Echter, zo lang in België niet een vorm van beprijzing met contactloze afrekening is ingevoerd, blijft het voor het grootste deel van het verkeer nodig om op klassieke wijze tol te betalen. Los van het financiële aspect zal het hierdoor ook qua reistijd onaantrekkelijker worden om van de nieuwe Scheldekruising gebruik te maken, omdat hier een stop

voor gemaakt moet worden, die al snel 1 á 2 minuten tijdverlies oplevert. Dit verkleint het oplossend vermogen van een nieuwe Scheldekruising nog verder.

Geen aandacht voor de korte termijn

Hoewel de Ring in de bestaande toestand reeds verkeers- en leefbaarheidsproblemen veroorzaakt, schenkt het Besluit van de Vlaamse Regering geen enkele aandacht aan de korte termijn. Zo ontbreken concrete stappen richting het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel, het te verlagen van de maximumsnelheid op de R1 naar 70 km/u en richting het terugdringen van spitsverkeer door spitsmijden en thuiswerken. Met de Oosterweelverbinding koerst de Vlaamse Regering af op jarenlange procedures en intussen laat ze alle verkeers- en leefbaarheidsproblemen die juist aanleiding gaven voor dit project bestaan.

Fouten in het proces

De kwaliteit van dit project uit zich niet alleen in het GRUP en bijbehorende stukken, maar ook in het proces eromheen. Daarin vallen de volgende ontwikkelingen op:

- Na de volksraadpleging van 18 oktober 2009 waarin de Antwerpse bevolking zich tegen het BAM- / Oosterweeltracé heeft uitgesproken, is de aandacht van de Vlaamse Regering (naar nu blijkt) blijven uitgaan naar het uitwerken van hetzelfde tracé in plaats van naar de heroverweging waar de uitslag van de volksraadpleging alle aanleiding toe gaf.
- Er is een bouwvergunning afgegeven voor en de feitelijke bouw is voltooid van een gevangenis in Beveren op een alternatief tracé (Meccano) voordat de uitkomsten van de Plan-MER bekend waren, waarmee dit alternatief gedwarsboomd wordt.
- Op een eenvoudige maar essentiële vraag naar het aantal rijstroken ter hoogte van de Hollandse Knoop gaf de BAM ontwijkend of zelfs fout antwoord. Pas na inmenging van een politieke partij kwam het correcte antwoord naar voren, het aantal van 27 dat tot dan toe buiten elke communicatie van de BAM en zelfs buiten de Plan-MER is gehouden (www.standaard.be/cnt/dmf20140514_01105039).
- In het openbaar onderzoek bij deze GRUP heeft de BAM geprobeerd om insprekers ervan te weerhouden bezwaren in te dienen die niet rechtstreeks verband houden met de bestemmingen in dit GRUP, bijvoorbeeld de tracékeuze. Dit is volledig in strijd met de bepalingen in de Europese Plan-MER-richtlijn, de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, het Europese Verdrag van Aarhus en het Milieubeleidsdecreet van de Vlaamse overheid.
- Er is een verdacht snelle opeenvolging van goedkeuring van de Plan-MER (10 februari 2014), Besluit van de Vlaamse Regering (14 februari 2014) en GRUP (4 april 2014), wat doet vermoeden dat er geen open houding was tegenover de uitkomst van dit onderzoek.

Dergelijke zaken geven mij totaal geen vertrouwen dat de BAM (waarachter de Vlaamse Regering zich verschuilt) een geschikte partij is om dit proces op een eerlijke en transparante manier te begeleiden.

5. Register van percelen waarop de regeling van planschade [...] van toepassing kan zijn

Samenvatting kritiek op het Register van percelen waarop de regeling van planschade [...] van toepassing kan zijn

- *Het begrip planschade is veel te beperkt toegepast. Door de nadelige effecten van de Oosterweelverbinding en de vooruitzichten daarop worden tienduizenden woningen minder waard, waardoor een planschadevergoeding reëel is, reeds bij verkoop met verlies op dit moment.*

Volgens dit register is planschade alleen van toepassing op eigenaars van gronden die minder waard worden doordat de grond voor de bestemmingswijziging wel bebouwbaar was en daarna niet meer. Naar mijn mening is dit een veel te beperkte toepassing van het begrip planschade.

Onze woning ligt op 500 meter van de beoogde Hollandse Knoop en op 350 meter van de aansluiting daarvan op de Singel. Door de toename van verkeer zal ook de luchtvervuiling en geluidhinder toenemen. Dit leidt, i.c.m. het feit dat de Oosterweelverbinding de ontwikkelmogelijkheden van Borgerhout beperkt, tot waardedaling van onze woning. Dit geldt uiteraard niet alleen voor onze woning, maar ook voor die van tienduizenden lotgenoten. De ontwikkeling van de marktwaarde van woningen in de deelgebieden in de afgelopen en komende jaren moet goed gevolgd worden om redelijke planschadevergoedingen uit te kunnen keren. Een regering die de baten van dit project veel groter inschat dan de kosten, moet niet moeilijk doen om deze 'beperkte' prijs te betalen.

De Vlaamse Regering kan deze kwestie niet uitstellen tot de vergunningsfase van dit project. Reeds nu is onze woning minder waard door de (terechte) media-aandacht voor de schadelijke effecten van de Oosterweelverbinding. Dit werd bevestigd door BAM-medewerkers tijdens de infomomenten. Ook op dit moment is uitkering van een planschadevergoeding bij verkoop met waardevermindering dus reëel, ongeacht of de Oosterweelverbinding uiteindelijk wordt aangelegd of niet. Dit geldt des te meer omdat kopers van een woning de afgelopen jaren niet konden anticiperen op een toekomstige waardevermindering, door het langdurige, chaotische en niet-transparante proces rondom de Oosterweelverbinding en de (naar nu blijkt) valse hoop die na de volksraadpleging in 2009 is gegeven.

Conclusie

Alles overwegende kom ik tot de conclusie dat dit GRUP niet alleen een bedreiging vormt voor de gezondheid en leefkwaliteit van de Antwerpenaren, maar ook strijdig is met vigerend Antwerps en Vlaams beleid. Het GRUP is gebaseerd op een subjectieve discutabele afweging, gebaseerd op studies met methodische fouten, hiaten en suggestieve weergave van resultaten. Ik verzoek de Vlaamse Regering dan ook om geen goedkeuring te verlenen aan dit GRUP en om te werken aan breed gedragen mobiliteitsoplossingen waarbij leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit voorop staan.

Aangezien mijn toekomst (en die van vele lotgenoten) op het spel staat, verwacht ik op zijn minst een serieuze inhoudelijk reactie. Ik zie deze met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,



Jeroen Henstra
Inwoner van Borgerhout, verkeerskundige