



BEZWAARSCHRIFT – OPENBAAR ONDERZOEK “GRUP-OOSTERWEEL (Stad Antwerpen-Zwijndrecht)”

Na de volksraadpleging van 18 oktober 2009 heeft de Gemeenteraad van de Stad Antwerpen de Vlaamse Regering plechtig opgeroepen om *“te werken aan een totaaloplossing voor de mobiliteit in en rond Antwerpen met een groter maatschappelijk draagvlak dan het voorliggende BAM-tracé”*. Uit het nieuw voorgelegde voorstel van een Oosterweel-GRUP (Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan) blijkt het tracé ongewijzigd te zijn. De Regering heeft haar plan enkel willen handhaven.

Ik teken bijgevolg bezwaar aan tegen dit voorstel van een nieuw Oosterweel-GRUP.

Dit “nieuw” ontwerp biedt onvoldoende antwoord op de mobiliteitsproblemen; het heeft nog minder oog voor de volksgezondheid van duizenden Antwerpenaren rond het tracé; het getuigt van een onzorgvuldig en kwistig ruimtegebruik; en het project is allerminst een hefboom voor een gedegen en vernieuwende stadsontwikkeling.

Het plan heeft blijkens het plan-MER bovendien slechts betekenis indien het wordt uitgevoerd samen met de A102-R11bis. De realisatie hiervan staat verre van vast, zodat op dit ogenblik onmogelijk kan worden besloten dat het BAM-tracé (en niet bv. een alternatief tracé) de meest aangewezen optie is. Het Milieueffectenrapport (MER) kan de beslissing voor het BAM-tracé niet onderbouwen. Finaal werden de alternatieven, opgemaakt door de actiegroepen en wakkere burgers, niet gelijkwaardig behandeld, o.a. op het vlak van effectmeting bij sturing met gedifferentieerde tol. De gehanteerde normen en methodieken alsook de conclusies werden gestuurd in de richting van het beoogde resultaat: een gunstige beoordeling van het BAM-tracé. Ze verhullen de achterliggende gegevens waaruit blijkt dat een verbetering van de lokale leefomgeving voor 70.000 mensen opzij wordt geschoven voor het 'voordeel' dat het doorgaand verkeer in het BAM-scenario mits aanzienlijke capaciteitsuitbreiding op de Antwerpse ring (tot 27 baanvakken) 3 minuten sneller Antwerpen kan passeren (in de vergelijking Meccano vs. BAM). De saneringsmogelijkheden die de verschillende alternatieven bieden (zoals de overkappingsmogelijkheid van de ring) heeft men ten onrechte niet concreet willen onderzoeken. De gemaakte belangenafweging is onaanvaardbaar.

Niet alleen staat de onafhankelijkheid en onpartijdigheid van de experts die de BAM raadpleegde ter discussie. Bovendien valt het op dat het criterium van de “gezondheidsperimeters” (zone van 300 m, 500 m en 1500 m rond de autostrade) helemaal aan het einde van de onderzoeksperiode zelfs plots uit de MER-richtlijnen werd geschrapt, waardoor de gezondheidsimpact op de betrokken wijken niet tot uiting komt. Het plotse opduiken van gegevens over 27 BAM-baanvakken op de Antwerpse ring (i.t.t. 13 vandaag) nadat het voorlopige GRUP is goedgekeurd en zonder vermelding of effectmeting daarvan in het MER bevestigt dat de BAM cruciale info ten onrechte tot een "detail" bagatelliseert.

Het staat vast dat de huidige inspraak niet gebeurt op een ogenblik dat alle opties nog open zijn. Zelfs tijdens de opmaak van het MER-onderzoek was dit niet het geval. Dit blijkt duidelijk uit diverse verklaringen van de Vlaamse regering, de steeds gehanteerde ‘randvoorwaarden’, de resolutie nr. 1388 (2011-2012) van de Vlaamse regering, het bouwen van de gevangenis te Melsele op het tracé van een belangrijk alternatief, enzovoort.

Net zoals de Gemeenteraad van Antwerpen in 2009 had opgeworpen, vraag ik de Regering dus om nu werk te maken van *“een totaaloplossing voor de mobiliteit in en rond Antwerpen met een groter maatschappelijk draagvlak dan het voorliggende Oosterweel-tracé”*, dit in plaats van halsstarrig vast te houden aan een *“beslist”* concept waarvan niet duidelijk is wie er dan wel beter van kan worden. Deze totaaloplossing is te vinden in de alternatieven die de actiegroepen Ademloos en stRaten-generaal en burgers hebben aangereikt, en die Ringland aanwijst om nieuwe inzichten te bepleiten.