

AANGETEKEND

Aan de Vlaamse Commissie voor Ruimtelijke Ordening
p.a. Ruimte Vlaanderen
Koning Albert II- laan 19 bus 16
1210 BRUSSEL

Van: Marij van Dooren

**Bezwaarschrift – openbaar onderzoek "GRUP-OOSTERWEEL
(Stad Antwerpen-Zwijndrecht)**

Geachte heer/mevrouw

Met dit schrijven teken ik bezwaar aan tegen het GRUP Oosterweel. Hieronder werk ik drie argumenten uit waarop ik mijn bezwaar baseer en die aantonen dat het goedkeuren van het GRUP niet te verantwoorden is.

1. De overheid is verplicht om de schaarse ruimte op zo optimaal mogelijke wijze aan te wenden. Gelet op de algehele schaarste van ruimte kan men het mobiliteitsobjectief dat de opmaak van het GRUP motiveert op andere, veel eenvoudiger wijzen, binnen de bestaande ordening van de ruimte realiseren. In wat volgt bewijs ik dit argument door aan te tonen dat

- a) ruimte schaars is,
- b) beleidskaders van de Vlaamse overheid en regelgeving het zorgvuldig gebruik van de ruimte vooropstellen. Dit houdt de overheid ertoe om de eigen regels en beleidskaders over schaarse ruimte en zorgvuldig ruimtegebruik te volgen,
- c) het RUP Oosterweel niet zorgvuldig omgaat met de ruimte in de stedelijke omgeving,
- d) de mobiliteitsdoelstelling met andere middelen kan bereikt worden.

a) Prognoses (cf. MKBA) geven aan dat de stad Antwerpen tegen 2030 zal groeien met 60 000 inwoners tot ongeveer 560 000 inwoners. Ter referentie geef ik mee dat het district Deurne met 70 000 inwoners 13,06 vierkante kilometer beslaat. Deze ruimte is in de stad niet meer beschikbaar. Het MIRA-T rapport leert dat in het Antwerpse de ruimte die de woonfunctie in beslag neemt nu al het hoogste is van Vlaanderen. Dat is trouwens ook zo in de Antwerpse rand. Naast de bevolkingsgroei wenst het stedelijk beleid van Antwerpen ook nieuwe economische activiteiten aan te trekken (zie

beleidsplan stad Antwerpen). Ook deze activiteiten hebben een ruimtelijke voetafdruk.

b) Het groenboek van het beleidsplan Ruimte van de Vlaamse Regering staat trouwens positief tegenover dit hoogdynamische stedelijke weefsel. Op pagina 22 in het hoofdstuk over zorgvuldig ruimtegebruik schrijft minister van Ruimtelijke Ordening Phillipe Muylers zijn visie neer *“Willen we de verstening in Vlaanderen een halt toeroepen, dan zullen we meer moeten doen met dezelfde ruimte. Creatieve vormen van ruimtegebruik kunnen hierop een antwoord bieden: intensiever en soms hoger en ondergronds bouwen, verweving van functies, hergebruik en omkeerbaar ruimtegebruik.”* Met het beeld ‘Metropool Vlaanderen’ pleit de minister voor kernversterkend ruimtegebruik. Het groenboek reikt de intentie aan om verder te werken op het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen (RSV). Deze intentie wordt bevestigd in het regeerakkoord van de huidige regering. De inhoudelijke lijn tussen RSV, groenboek en Regeerakkoord lijkt dus consistent te zijn.

Ook artikel 1.1.4 van de codex ruimtelijke ordening legt de nadruk op het zorgvuldig gebruik van de ruimte. *“De ruimtelijke ordening is gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de ruimte beheerd wordt ten behoeve van de huidige generatie, zonder dat de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang gebracht worden. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen. Er wordt rekening gehouden met de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen. Op deze manier wordt gestreefd naar ruimtelijke kwaliteit.”*

c) Het GRUP toont aan dat het ruimtebeslag in de huidige bedding van de Ring en in het bijzonder aan de koppeling van de Oosterweelverbinding met de ring (de Hollandse knoop) bijzonder hoog is. Er komen meer rijvakken dan vandaag en meer rijvakken in vergelijking met de alternatieve tracés. Het ruimtebeslag van de nieuwe infrastructuur heeft ook een impact op de ontwikkelingsmogelijkheden van de ruimte aanpalend aan de ring. Verschillende stadsprojecten zoals Nieuw Zurenborg en Regatta worden hier nu al mee geconfronteerd. Ook het ruimtegebruik door toekomstige generaties wordt gehypothekeerd. Het Oosterweeltracé verankert de ring als een internationale snelweg en maakt het dus onmogelijk dat in de toekomst de ring wordt gedegradeerd tot een stedelijke snelweg en mogelijks volledig wordt overkapt. Het principe van omkeerbaar ruimtegebruik uit het groenboek wordt

dus ook geschonden. Andere, omtrekkende tracés maken zowel degradatie als overkapping wel mogelijk.

d) In de afweging van de doelstellingen zou het niettemin zo kunnen zijn dat de mobiliteitsdoelstelling dermate goed behartigd wordt door het GRUP, dat zorgvuldig ruimtegebruik ondergeschikt wordt geacht in de afweging. Uit het studiewerk blijkt dit alvast niet. Uit MER rapport leid ik af dat de tijdswinst op het Oosterweeltracé ongeveer 3 minuten hoger is dan in het Mecannotracé en dit in vergelijking met het *'do-nothing'* scenario. Dit voordeel is alleen geldig op een model zonder verkeerssturing, terwijl de regering besloot tot een model met gedeeltelijke verkeerssturing. In vergelijking met de huidige toestand blijven de files trouwens even lang. Bovendien is deze winst enkel te verwachten indien ook de A102 en de R11 bis worden aangelegd. Vooral de aanleg van de R11bis is hoogst onzeker. Dit werd trouwens ook mondeling bevestigd door medewerkers van de Vlaamse overheid op het infomoment over het ontwerp MER (12/12/2013). Een zeer onzekere en kleine tijdswinst wordt belangrijker geacht dan een zekere en grote negatieve impact op de stedelijke ruimte. Uit de MER rapportage blijkt dat alternatieve tracés zoals Meccano ook heel goed scoren (voor zover de vergelijking met het bestaande studiewerk mogelijk is). Ook alternatieve oplossingen zoals kilometerheffing en congestietaks kunnen overwogen worden om het mobiliteitsobjectief te halen. Bij mijn weten is deze laatste optie niet onderzocht.

Ik concludeer dan ook dat het mobiliteitsobjectief dat het GRUP motiveert een dermate hoge impact heeft op het ruimtegebruik, dat het het breed verankerde beleidsprincipe van zorgvuldig ruimtegebruik schendt. De mobiliteitsdoelstelling kan op andere manieren worden bereikt. Het GRUP schendt hiermee de letter van de wet (de codex ruimtelijke ordening), de geest van de wet (de beleidsvisies) en het evenredigheidsbeginsel (beginselen behoorlijk bestuur).

2. Het formele zorgvuldigheidsbeginsel vraagt van overheid de zorgvuldige voorbereiding van overheidsbesluiten: het zorgvuldig verzamelen van gegevens, het zorgvuldig gebruik van adviezen en het horen van of het plegen van overleg met betrokkenen teneinde volledig ingelicht te zijn over alle belangrijke elementen die een beslissing kunnen beïnvloeden. Ik denk dat de Vlaamse overheid haar besluit niet zorgvuldig heeft voorbereid om volgende redenen.

- a) De data waarop de modelleringen en studies zijn gebaseerd, werden niet vrijgegeven. Dit was het geval voor data van private advieskantoren, maar ook voor data in handen van de overheid zelf (Vlaams Verkeerscentrum). Hierdoor was een kritische *peer review* door andere wetenschappers onmogelijk.
- b) De regering heeft ook nagelaten om actief een peer review op te zoeken door het studiewerk door onafhankelijke adviseurs of academici te laten screenen. Dit gebeurt wel degelijk in andere landen (Nederland, Denemarken) en wordt in de academische literatuur over grote infrastructuurprojecten als een goede praktijk aanbevolen (zie het werk van Bent Flyvberg van de Universiteit van Oxford). Gezien de omvang en het belang van het Oosterweelproject zijn de overheid en de BAM hierin nalatig.
- c) De regering heeft nagelaten om de exploitatievarianten van de meest plausibele tracés (Meccano, Antwerpen Noord, BAM) systematisch te vergelijken op mobiliteit, gezondheid, ruimtelijke impact, en de andere gebruikelijke parameters. Dit is niet alleen slecht studiewerk, het is ook geen behoorlijk bestuur.
- d) Aanzuigeffecten van nieuwe infrastructuur worden niet onderzocht, terwijl het wetenschappelijk bewijs van dergelijke effecten er reeds geruime tijd is (zie bv. de review van Noland en Lem in *Transportation Research* in 2002, en Goodwin in *Transportation* in 1996). Het zou dus goed kunnen zijn dat de mobiliteitsbaten er vooral op papier zijn. Het is opnieuw duidelijk niet voorzichtig om zich op het MKBA rapport te baseren. Het is nalatig om aanzuigeffecten niet te bestuderen, zeker gezien het feit dat de bewijzen voor aanzuigeffecten al voor het aanvang van het project op tafel lagen. Dit is geen nieuw inzicht.
- e) De regeringsbeslissing is gestoeld op een volledige uitvoering van het Masterplan 2020. De kans dat de R11bis niet realiseerbaar is, is hoog (financieel, draagvlak). Het voorzorgsprincipe zou inhouden dat het probleemoplossend vermogen van de nieuwe Scheldkruising zonder R11bis wordt bestudeerd. Dit lijkt niet gebeurd te zijn.
- f) De regeringsbeslissing over het tracé van de Oosterweelverbinding leunt sterk op de MKBA. Het vertrouwen van de regering in deze studie is niet gerechtvaardigd.
 - a. De assumpties van dit MKBA zijn zeer bediscussieerbaar. Door een geringe, hypothetische tijdswinst per gebruiker te monetariseren en te vermenigvuldigen met het aantal gebruikers en dit over een lange periode geeft men een ongeloofwaardig hoog gewicht aan

mobiliteitsbaten. Meer infrastructuur op een zo kort mogelijke traject en zonder sturing, loont altijd met deze methodiek.

- b. De regering motiveert dat de baten van haar Oosterweelbeslissing 14,2 miljard euro zijn en zo de baten van Meccano met ongeveer 3 miljard euro overtreffen. Dit is feitelijk onjuist. De 14,2 miljard is gebaseerd op een scenario zonder trajectsturing en dat is expliciet niet wat de regering heeft besloten. Het besluit gaat voor personenwagens uit van gedifferentieerde tol aan de Liefkenshoektunnel en de derde scheldekruising en een gratis Kennedytunnel. Voor vrachtvervoer is er gedifferentieerde tol aan alle tunnels. De tol voor vrachtwagens zou het hoogste zijn aan de Kennedytunnel. Men wil dus verhinderen dat vrachtwagens de Kennedytunnel gebruiken. Dit scenario is niet berekend in het MER en het MKBA (en dus beslist de regering zonder een kennisbasis). Het scenario dat evenwel het best bij de regeringsbeslissing aansluit is het vrachtwagenverbod in de Kennedytunnel en tol voor Liefkenshoek en derde kruising (de hoge tol in Kennedy benadert immers het best een verbod). De baten van dit scenario zijn 6,7 miljard. Dit is het laagste cijfer van alle exploitatievarianten op alle tracés. Het is ook 3,5 miljard lager dan de trajectheffing in het Meccano tracé. Opnieuw is er geen juiste vergelijking mogelijk omdat gedifferentieerde tol op Meccano niet onderzocht is.
- c. De ruimtelijke kosten worden niet berekend in het MKBA. Het gaat dan om het ruimtebeslag van de tracéalternatieven, de opportuniteitskost van het ruimtegebruik in een stedelijke omgeving, de barrière-werking, de impact op woonuitbreidingsmogelijkheden, de aantasting van vastgoedwaarden, ... De bewering in het MKBA dat ALLE kosten en baten worden onderzocht, is duidelijk incorrect.
- d. Een aantal assumpties in de MKBA zijn zeer bediscussieerbaar. Zo worden de mobiliteitswinsten (kortere rijtijden) verhoogd met een factor van 10% omwille van zogenaamde agglomeratie-effecten. Studiewerk over stedelijkheid toont juist aan dat deze verdichtingseffecten vooral in een hoogkwalitatieve stedelijke omgeving plaatsvinden die niet doorsneden wordt door snelwegen. Op p23 van het groenboek voor het beleidsplan ruimte geeft ook de Vlaamse overheid dat aan: *“Een meer compacte oplossing is meestal mogelijk door intensiever, gedeeltelijk ondergronds of meer in de hoogte te bouwen. Vaak is dit ook vanuit economisch oogpunt interessanter. Ruimte kan in vele*

gevallen meervoudig gebruikt worden door activiteiten in elkaars nabijheid te brengen of te verweven.” Dat is net wat Oosterweel niet doet. Een overkapping past dan weer heel goed op deze passage uit het groenboek.

- e. De MKBA gebruikt prognoses van de verkeersgroei om een scenario te selecteren dat zo goed mogelijk aan de verkeersvraag tegemoet komt. Beleid dat de verkeersvraag verschuift naar fiets of openbaar vervoer blijft buiten beeld.
- f. Het MKBA berekent tijdswinst per wagen en kleeft hier een geldbedrag op. Een wagen die niet meer op de snelweg rijdt omdat de bestuurder de fiets neemt, brengt in het MKBA dan ook niets op. Een MKBA zoals voorligt kan niet anders dan concluderen dat meer infrastructuur nodig is. De MKBA van fietsen is nochtans veel hoger dan die van autoverkeer.

3. Het studiewerk van het MER moet onpartijdig gebeuren. Het beginsel van de onpartijdigheid kan in het gedrang komen ingeval alleen al een schijn van partijdigheid wordt gewekt. Zeker bij grote infrastructuurprojecten moet de (schijn van) partijdigheid van de studiebureaus met zorg vermeden worden. Internationaal onderzoek van Bent Flyvberg (Univ Oxford) toont aan dat kosten bijna altijd onderschat en opbrengsten overschat worden. Flyvberg wijst op de belangen van studiebureaus als belangrijke verklaring.

De studiebureaus die het MER uitvoerden, al dan niet in onderaanneming van Antea, hebben allen belangrijke commerciële belangen bij de BAM. In het verleden werden er grote bedragen gefactureerd aan BAM. Het orderboek van de Rebel Group, uitvoerder van het MKBA, bestaat goeddeels uit advies over Vlaamse PPS projecten. Ook de Rebel group heeft commercieel belang bij het wetslagen van het BAM project. Experts voor het MER zouden volgens uitgelekt mailverkeer van de BAM, aangeduid worden door BAM. De schijn van partijdigheid is gewekt. De Vlaamse overheid en de BAM hadden een onafhankelijk, buitenlands studiebureau kunnen aanschrijven waarmee er geen contracten lopen. Dit had het vertrouwen in het onderzoek kunnen versterken.

Op basis van deze drie argumenten – onevenredig beslag op de schaarse ruimte, onzorgvuldig studiewerk, en schijn van partijdigheid - teken ik bezwaar aan tegen de vaststelling van het GRUP.

Vosselaar, 28 juli 2014