



Vlaams
Parlement

ingediend op **443** (2014-2015) – Nr. 1
17 juli (2014-2015)

Verslag van de hoorzitting

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Wouter Vanbesien en Annick De Ridder

over het verzoekschrift over spreekrecht
voor de Antwerpse actiegroepen
in het Vlaams Parlement
over een gezonde oplossing van het mobiliteits-
probleem in en rond Antwerpen

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: mevrouw Lies Jans.

Vaste leden:

de heer Björn Anseeuw, de dames Annick De Ridder, Lies Jans, de heren Bert Maertens, Jan Peumans, Paul Van Miert;

mevrouw Karin Brouwers, de heren Lode Ceyssens, Dirk de Kort, mevrouw Martine Fournier;

de heren Mathias De Clercq, Marino Keulen;

de heren Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;

de heer Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

de heren Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;

de dames Caroline Bastiaens, An Christiaens, de heer Jenne De Potter, mevrouw Cindy Franssen;

de heer Bart Somers, mevrouw Emmily Talpe;

de dames Yasmine Kherbache, Ingrid Lieten;

mevrouw Ingrid Pira.

INHOUD

1. Uiteenzetting door prof. dr. Dirk Avonts, UGent	5
1.1. Inleiding	5
1.2. Milieufactoren	5
1.3. Evaluatie gezondheidseffecten	6
1.4. Beleidsmaatregelen	7
1.5. Conclusies	7
1.6. Aanbevolen beleidsmaatregelen	7
2. Uiteenzetting door Greet Bergmans	8
2.1. Voorafgaande opmerking	8
2.2. Inleiding	8
2.3. Middelen bij de Raad van State	9
2.4. Toelichting van de middelen	10
2.5. Wat nu?	12
3. Uiteenzetting door Steven Vervaet	13
3.1. Inleiding	13
3.2. Beoordelingskader tracékeuze derde Scheldekruising	13
3.3. Infrastructuur op Linkeroever	14
4. Uiteenzetting door Manu Claeys van stRaten-generaal en Ademloos	16
4.1. Inleiding	16
4.2. Overkapping	16
4.3. Studies Ringland	17
4.4. Aandachtspunten Ringland	17
4.5. Derde Scheldekruising	18
4.6. Bezwaarschrift	19
4.7. MER-rapport Oosterweelverbinding	19
4.8. Oosterweel-Noord	20
4.9. Arup-Sum-tracé	20
4.10. Intendant	21

5. Vragen en opmerkingen van commissieleden	21
6. Antwoorden van de sprekers	25
7. Besluit.....	29
Gebruikte afkortingen.....	30

Bijlagen: zie [dossierpagina](#) op www.vlaamsparlement.be

Bijlage 1: Presentatie van Dirk Avonts

Bijlage 2: Presentatie van Greet Bergmans

Bijlage 3: Presentatie van Steven Vervaeke

Bijlage 4: Presentatie van Manu Claeys

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 2 juli 2015, in het kader van de behandeling van het verzoekschrift over spreekrecht voor de Antwerpse actiegroepen in het Vlaams Parlement over een gezonde oplossing van het mobiliteitsprobleem in en rond Antwerpen (verzoekschrift nr. 12 (2014-2015)), een hoorzitting met vier vertegenwoordigers van de indieners.

Gehoord werden:

- professor dr. Dirk Avonts, UGent, over 'Ons milieu en uw gezondheid';
- Greet Bergmans, over '(On-)wettige besluitvorming? Een toetsing van het Oosterweelplan';
- Steven Vervaeke, over 'Herstellen van de leefbaarheid. Ambitie en praktijk';
- Manu Claeys, over 'Een plan B voor A'.

De presentaties van de vier gehoorde sprekers zijn opgenomen op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

De vergadering werd voorgezeten door eerste ondervoorzitter Dirk de Kort.

1. Uiteenzetting door prof. dr. Dirk Avonts, UGent

1.1. Inleiding

Dirk Avonts: Ik ga het hebben over ons milieu en uw gezondheid. Het gaat over verkeersgerelateerde gezondheidsschade.

Als we de gezondheidsschade door verkeer in beeld willen brengen, vooral vanuit een beleidsmatig standpunt, dan hebben we het natuurlijk over milieufactoren: geluid, uitstoot, gebrek aan groene ruimte.

Die gezondheidseffecten moeten worden geëvalueerd.

In een moderne maatschappij met veel kwetsbare mensen en met chronisch zieken moet er ook worden nagegaan wie er extra gevoelig voor is. Alle normen die op dit ogenblik gelden, zijn algemene, gemiddelde normen. Maar de gemiddelde Vlaming bestaat niet en ook niet de persoon die gemiddeld wordt blootgesteld aan geluid of fijn stof.

Ik zal het ook kort hebben over beleidsmaatregelen.

1.2. Milieufactoren

1.2.1. Luchtvervuiling

De eerste milieufactor waar ik blijf bij stilstaan, zijn uitlaatgassen en fijn stof. Alleen al deze milieufactor is verantwoordelijk voor 1155 sterfgevallen per jaar in Vlaanderen. Een land waar Vlaanderen zich graag mee vergelijkt, namelijk Denemarken, heeft 600 sterfgevallen per jaar door luchtvervuiling.

Men overlijdt vooral door long- en hartaandoeningen, plots of na een lange ziekte.

We weten dat er een grens is. Als men onder de 10 microgram PM_{2,5} – een fijnstofdeeltje met 2,5 micrometer doormeter – per kubieke meter blijft, is er een te verwaarlozen risico. Hoger behelst een risico. Op dit ogenblik ligt Vlaanderen tussen de 20 en 25 mcg/m³.

De normen die Europa hanteert, zijn niet de gezondheidsnormen. De norm die hier staat is de norm van de Wereldgezondheidsorganisatie, die puur uitgaat van de vraag: is het gezond of is het niet gezond?

Aandachtspunt bij fijn stof en uitlaatgassen zijn vrachtwagens en diesels.

1.2.2. Geluidsoverlast

De Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek heeft een onderzoek naar geluid gedaan en een indeling gemaakt van wat geluid is. Minder dan 40 decibel is zeer rustig, daar kan men bij inslapen. In een auditorium iedereen door elkaar laten spreken, is 80 tot 85 decibel. Subjectief kan men gaan tot 55 decibel, want dan begint het onrustig te worden. Extreem lawaai is er bij meer dan 70 decibel.

VITO meet overdag op de ring rond Antwerpen tussen 66 en 67 decibel, 's avonds tussen 63 en 73 decibel, 's nachts tussen 58 en 68 decibel. De Lden over 24 uur bedraagt 67 tot 77 decibel. De normen vanuit het gezondheidsstandpunt zijn 45 tot 55 dB(A) overdag, 40 tot 45 dB(A) 's avonds, 35 tot 45 dB(A) 's nachts, en 50 tot 55 dB(A) Lden (24 uur). De normen sluiten niet uit dat eronder nog 3 tot 5 percent gehinderden zijn (geluidsgevoelige mensen).

Ik heb berekend dat in de huizenrij aan de ring de helft van de mensen overdag gehinderd is; 20 tot 30 procent is sterk gehinderd. Het percentage neemt iets af in de avond, maar eigenlijk niet substantieel. Tijdens de nacht is tot de helft van de mensen gestoord in zijn slaap. Tot 18 procent is ernstig gestoord.

1.3. Evaluatie gezondheidseffecten

Metingen zijn goed, maar het beleid heeft krachtiger instrumenten nodig. Een krachtig instrument is de afstand tot de verkeersas. Er zijn duizenden studies die de afstand tot de verkeersas afzetten tegenover het gezondheidseffect.

Binnen de 100 meter van een drukke verkeersweg neemt de totale sterfte toe met 18 procent. De mortaliteit is recht evenredig met het aantal voertuigen en het percentage vrachtwagens in de verkeersstroom.

Tot 300 meter zijn er duidelijk meer aandoeningen: coronair syndroom – de kransslagaders werken niet goed –, hartinfarcten, CVA – hersenbloeding of -infarct. Die ziekten zijn gecorreleerd aan twee factoren: fijn stof en geluidsoverlast, die een verhoogde bloeddruk geven.

Tot 500 meter zijn er biologische veranderingen. Het gaat om slaapverstoring, bloeddrukverhoging, DNA-schade, wat kan leiden tot kanker of genetische aandoeningen.

Tot 1500 meter van een drukke verkeersweg zijn er negatieve gezondheidseffecten vastgesteld op de ontwikkeling van de longfunctie bij kinderen en ouderen. Dat blijkt uit een studie van W. James Gauderman, University of Southern California. Hij heeft onlangs een tweede studie gepubliceerd waaruit bleek dat de longfunctie verbetert als ook de luchtkwaliteit verbetert. Een verbeterde longfunctie wil zeggen dat men langer leeft in goede omstandigheden. Daar is het ons om te doen: om levenskwaliteit.

Uit een Leuvense studie blijkt dat de helft van de mensen met een longtransplantatie die wonen binnen 171 meter van een drukke verkeersweg, na tien jaar gestorven zijn. Voor mensen met een nieuwe long die verder wonen van een drukke verkeersweg is dat slechts 30 procent. Het is een mooi bewijs van het feit

dat het inademen van die verkeersgerelateerde lucht een effect heeft op kwetsbare mensen en chronisch zieken.

1.4. Beleidsmaatregelen

1.4.1. Geluidsschermen

Geluidsschermen houden het geluid tegen, maar het effect is beperkt tot 400 à 500 meter.

Geluidsschermen doen ook iets met de vervuilde lucht. De deeltjes worden erover gekatapulteerd. De vervuiling gaat dus veel verder en in een hogere concentratie op 100 tot 200 meter achter het scherm. In de zone tot 100 meter achter het scherm is de concentratie fijn stof even hoog als op de weg zelf en zelfs dubbel zo hoog als zonder scherm.

Geluidsoverlast is een verschrikkelijk probleem in Antwerpen. Er is nauwelijks een oplossing met de oplossingen die tot nu toe bedacht zijn. De Antwerpenaar gaat gewoon vroeger dood ...

1.4.2. Gedeeltelijke overkapping

Een dak met gaten werkt niet. Het werkt niet omdat de wet van Bernoulli bestaat, waarbij het Venturi-effect optreedt. Wind die waait over een gat in een dak, zuigt de lucht aan die in dat gat is. Er komt een snelle luchtstroom van boven die een onderdruk heeft en de lucht onderaan opzuigt. Het gevolg is dat door de gaten van een fragmentoverkapping dezelfde hoeveelheid vuiligheid naar buiten komt als zonder overkapping en zich dan opnieuw verspreidt.

1.5. Conclusies

Welke milieufactoren spelen een rol bij wegverkeer? Dat zijn geluidsoverlast overdag, en uitlaatgassen en fijn stof 's nachts.

Hoe valueer je de gezondheidseffecten? Voor mij is dat via de afstand ten opzichte van de verkeersweg. Wie is bijzonder gevoelig? Ongeveer 40 procent van de bevolking: kinderen, ouderen, zieken, zwangeren.

1.6. Aanbevolen beleidsmaatregelen

De beleidsmaatregelen liggen eigenlijk voor de hand. Het aandeel vrachtwagens en dieselloertuigen in het verkeer moet naar omlaag. Snelheid en sturing van de verkeersstroom zijn van belang, net als afscherming tegen blootstelling aan vervuilde lucht en lawaai.

Milderende maatregelen zoals het afschermen van verkeerslawaaï kunnen de blootstelling aan verkeersgerelateerde luchtvervuiling verhogen. Fragmentoverkapping werkt niet door het optreden van het Venturi-effect.

Enkel een totaalconcept van overkapping en verkeerssturing heeft een waarneembare invloed op de volksgezondheid en de levenskwaliteit van iedereen. Een gezonde leefomgeving, daar gaan we voor.

2. Uiteenzetting door Greet Bergmans

2.1. Voorafgaande opmerking

Greet Bergmans: Ik betreur het dat minister Weyts niet aanwezig is.

Annick De Ridder: Voor wie de geplogenheden van een parlement niet zo goed kent, wil ik verduidelijken dat ministers nooit aanwezig zijn tijdens hoorzittingen. Ik ga ervan uit dat de minister iedereen ontvangt, brieven leest en kennis neemt van alle punten. Ik lees ook tweets waarin staat dat de minister het aftrapt uit desinteresse. Ik wil dat ten stelligste ontkrachten. Het is de gewoonte dat een minister niet aanwezig is bij een hoorzitting in het parlement. Dat wil niets zeggen over zijn al dan niet interesse in het dossier. Voor alle duidelijkheid, die is er wel degelijk!

Greet Bergmans: Dit is geen gewone hoorzitting. We hebben spreekrecht afgedwongen met zeer veel handtekeningen van burgers.

Annick De Ridder: U hebt spreekrecht afgedwongen in het parlement, maar de minister behoort tot de uitvoerende macht.

Jan Peumans: Als ik de indieners van het verzoekschrift een raad mag geven: handel dat verzoekschrift vandaag niet af. Dan blijft u spreekrecht hebben. Ik heb er veel waardering voor dat er zoveel handtekeningen bij elkaar zijn gebracht om een hoorzitting af te dwingen. Tijdens de vorige zittingsperiode is er een hoorzitting afgedwongen over het Schipdonkkanaal. Dat verzoekschrift ligt hier nog altijd. De indieners zijn toen gehoord, en nadien nogmaals, en ze kunnen nog altijd gehoord worden.

De hoorzitting vandaag is een aanzet tot dialoog met het parlement, maar dat wil niet zeggen dat u daarna niet meer kunt terugkomen.

Maar als u spreekrecht afdwingt, is het niet de gewoonte dat iemand van de uitvoerende macht, van de regering, aanwezig is. U gaat in discussie met de parlementsleden en niet met de minister.

Greet Bergmans: Goed. Ik heb nochtans informatie die hem zou moeten interesseren.

2.2. Inleiding

Het Oosterweeldossier is een bijzonder boeiend dossier, ook juridisch-procedureel. Ik ben juriste. Het is zeer intrigerend te zien wat ermee is gebeurd. Het heeft veel goeds meegebracht. MER-procedures zijn interessant omdat daar het publiek actief wordt. Het parlement en de uitvoerende macht kunnen die informatie meenemen.

Dit dossier is een eigen leven gaan leiden. De vraag is of dit leven niet op zijn laatste benen loopt. We zijn in de eindfase beland. Er is een keuze gemaakt door de uitvoerende macht voor Oosterweel. Er is een ruimtelijk uitvoeringsplan vastgesteld. Juridisch hebben we nog maar twee opties: of we leggen ons daarbij neer, of we gaan naar de Raad van State.

Ik zal in alle transparantie toelichten wat naar onze mening is misgelopen in de procedure van bij aanvang en met welke argumenten we naar de Raad van State zullen stappen, zodat u alvast weet waar u aan toe bent. Ik vind dat fair.

Het traject vanaf de start van het plan-MER hebben de actiegroepen zeer constructief mee doorlopen. Ze hebben gebruik gemaakt van inspraakmogelijkheden, ze hebben bezwaarschriften ingediend op het moment dat het kon, mensen geïnformeerd, alternatieven mee besproken en uitgewerkt. Zowel Ademloos, stRaten-generaal als individuele burgers hebben elk beschikbaar middel aangewend om inspraak te hebben in het traject.

Er zijn beslissingen genomen en zelfs daarna hebben we nog alles wat voorhanden was uitgeput om niet negatief te moeten reageren. We hebben een klacht bij de Vlaamse Ombudsman ingediend, die heeft vastgesteld dat er geen bemiddelingsruimte was, maar wel heeft bevestigd dat een aantal van de klachten ernstig te nemen is. Vandaag is er een volgende stap waarbij we ons beroepen op ons spreekrecht om opnieuw voor te leggen wat volgens ons is misgegaan in het traject.

We kunnen nu pas naar de Raad van State. We konden dat niet eerder. De beslissing van de Vlaamse Regering van 20 maart 2015 is de eerste waarvan algemeen wordt aangenomen dat ze aangevochten kan worden, helaas. Het volledige traject is al heel lang bezig, namelijk vanaf de start van de plan-MER-procedure tot de definitieve vaststelling van het GRUP Oosterweelverbinding-wijziging.

Ons verzoekschrift bij de Raad van State zal dan ook gericht zijn tegen het volledige traject, met het zwaartepunt bij het begin en de plan-MER-procedure. Daar zijn volgens ons de fouten gemaakt. Onze middelen zijn het onder de loep nemen van de plan-MER-procedure, het GRUP Oosterweelverbinding-wijziging en de scharnieren daartussen, namelijk het openbaar onderzoek en de beslissing over het plan.

2.3. Middelen bij de Raad van State

2.3.1. *Plan-MER Oosterweelverbinding*

Ik ga eerst in op het plan-MER Oosterweelverbinding. Daarop hebben wij volgende zes aanmerkingen. We zijn ervan overtuigd dat er geen onafhankelijk team van MER-deskundigen was samengesteld. Het plan-MER is niet uitgevoerd in overeenstemming met de richtlijnen van de eigen MER-administratie. De richtlijnen zijn gewijzigd zonder redelijke verantwoording en zonder tijdige openbaarheid daarover. Het Meccano-alternatief is ongelijk behandeld, zowel op het vlak van de infrastructuur eigen aan het tracé als wat betreft de onderzochte exploitatievarianten. Er is een onvolledige en vertekende effectbeoordeling van de infrastructuur op Linkeroever gebeurd.

2.3.2. *Openbaar onderzoek en beslissing over het plan*

Het openbaar onderzoek en de beslissing over het plan zijn in deze commissie al aan de orde geweest. We hebben een middel uitgewerkt dat veel verder gaat. Het openbaar onderzoek over het plan-MER blijkt daadwerkelijk te ontbreken als je het inhoudelijk toetst aan het Milieubeleidsdecreet. Het is ook zeer gebrekkig doorlopen.

De keuze voor de beslissing voor het Oosterweelplan steunt onzes inziens niet op draagkrachtige motieven. We vinden dat de bezwaarschriften in het kader van het openbaar onderzoek naar het GRUP onzorgvuldig en discriminatoir zijn behandeld.

2.3.3. Wijziging GRUP Oosterweelverbinding

Wat het GRUP betreft, zullen we aantonen dat de voorschriften ter bescherming van woongebieden zeker niet volstaan en te rechtsonzeker zijn. De eigenlijke vaststellingsbeslissing van 20 maart 2015 kwam te laat. Het GRUP was juridisch beschouwd eigenlijk reeds vervallen.

2.4. Toelichting van de middelen

2.4.1. Geen onafhankelijk team van MER-deskundigen

Over het ontbreken van een onafhankelijk team van MER-deskundigen is al heel wat geschreven. Alle deskundigen, behalve de coördinator, kwamen uit bureaus die deel uitmaakten van TV SAM (Technum, Grontmij, Arcadis) die het Oosterweelproject heeft ontwikkeld en getekend. Die mensen moeten het dan beoordelen en afzetten tegen alternatieven. Ze hebben minstens een persoonlijk moreel belang om het niet correct en onafhankelijk te beoordelen.

2.4.2. Plan-MER niet conform MER-richtlijnen

De richtlijnen zijn in de MER-procedure zeer cruciaal. Ze vormen de schakel tussen de inspraak van het publiek en het MER-onderzoek. Daar is zeer hard aan gewerkt. Ook de actiegroepen hebben zeer sterk ingesproken op kennisgeving in functie van goede richtlijnen. We hadden alle vertrouwen in een correct plan-MER. De eerste richtlijnen waren eigenlijk vrij oké. We dachten dat als het MER-onderzoek goed verliep, we goed zaten. Als we het achteraf verifiëren, blijkt dat het MER-onderzoek niet conform de richtlijnen is gebeurd. De Raad van State heeft al geoordeeld dat een MER-onderzoek dat niet conform de richtlijnen is, vernietigd moet worden. Dat heeft ook de nietigheid van het GRUP tot gevolg.

Ik verduidelijk de non-conformiteit. Niet alles is voor de actiegroepen rechtsreeks relevant, maar bepaalde dingen wel. Ik denk dan aan de E17 die overkapt moest worden in Zwijndrecht en de deelgebieden die specifiek in kaart moesten worden gebracht. De dienst MER heeft in de beslissing ook niet gemotiveerd waarom daarvan mocht worden afgeweken. Dat lijkt onzorgvuldig, zeker als je ziet hoe snel de eindfase van het plan-MER is afgehaspeld. Het ontwerp van rapport van 8 november 2013 was zeer gebrekkig. Ik heb alle adviezen van de adviesinstanties nagelezen. Die waren moordend over de gebrekkigheid en het onaf-zijn van het document. Het eindrapport bevat dan ook tal van nieuwe passages en zelfs andere conclusies, andere tabellen en een andere inhoud. Het is niet meer voorgelegd aan de adviesinstanties. Onzes inziens is dat onwettig. Ze hebben zich niet kunnen uitspreken over een afgewerkt ontwerp van rapport.

2.4.3. Wijziging MER-richtlijnen gezondheidssperimeters

Voor Ademloos zijn de gewijzigde richtlijnen erg belangrijk. Voor Ademloos was het cruciaal dat de gezondheidseffecten in kaart werden gebracht in afstandzones ten opzichte van de wegrand. In de richtlijnen was dat opgenomen en dat zou worden onderzocht. Op een vergadering van 10 juni 2013 is afgesproken om dat niet meer te doen. Dat is niet publiek gemaakt, hoewel dat onverwijld moest volgens het Milieubeleidsdecreet. Men heeft dat vervangen door iets anders en pas bekendgemaakt op 28 oktober 2013, terwijl het ontwerp van rapport is ingediend op 8 november. Je moet het maar doen!

De dienst Lucht (LNE) – de eigen administratie dus – heeft over het ontwerp van rapport gezegd dat de zonering niet werd besproken, dat de impactbeschrijving te algemeen was, dat de zones beoordeeld moesten worden en dat hetgeen werd gedaan, niet voldeed. Dat blijkt ook als je het MER-rapport zelf ziet. De

syntheseconclusies zeggen dat de nabijheid het cruciale element was. Waarom dat niet onderzocht is, is ons een raadsel. U mag het invullen.

2.4.4. Ongelijke behandeling Meccano-infrastructuur

Het Meccanoalternatief is ongelijk behandeld. Het werd uitdrukkelijk ingesproken met een overkapte E17 ter hoogte van Zwijndrecht/Burcht. Door de overkapping werden allerlei verkeerstechnische aanpassingen doorgevoerd in het Meccanotraccé. Het knooppunt Zwijndrecht werd geschrapt. Er werden andere parallelwegen opgenomen. Verkeerskundig is dat zo onderzocht en van de overkapping is gezegd dat die niet tracégebonden is. Er werd gezegd dat dit voor alle alternatieven kon en dat het niet onderzocht zou worden. Dat is ten eerste fout en ten tweede is het niet relevant in een MER-rapport om na te gaan of het louter verkeerskundig nodig is of niet.

We zijn nagegaan of alles wat in Oosterweel zit verkeerskundig noodzakelijk was. Kon dat ook voor andere alternatieven? Het complex Schijnpoort dat van een enkel naar een volledig complex is gegaan, de R1 in tunnel onder het Albertkanaal en de extra capaciteit op de R1 waren verkeerstechnisch niet noodzakelijk voor Oosterweel en konden voor elk van de alternatieven worden doorgevoerd. Toch is het enkel berekend voor Oosterweel. Dat kan niet.

2.4.5. Ongelijke behandeling Meccano gedifferentieerde tol

Gedifferentieerde tol is in de pers uitgebreid in de aandacht gekomen. Het is logisch dat de meest performante versie van het Oosterweeltracé op eenzelfde manier vergeleken moet kunnen worden met de meest performante versie van Meccano. Dat was niet mogelijk.

2.4.6. Sterk onvolledige en vertekende effectbeoordeling infrastructuur Linkeroever

Over de infrastructuur op Linkeroever zal Steven Vervaet nader ingaan, want dat is zeer belangrijk. De volledige infrastructuur op Linkeroever, behalve Oosterweel zelf, ligt nu voor in een project-MER ter beoordeling, maar werd volledig uit het plan-MER qua effectbeschrijving gehaald. Het werd opgenomen in het referentiescenario waarmee de alternatieven werden vergeleken.

Die effecten zijn niet in kaart gebracht. Verder zijn ze foutief en vertekend voor het Meccanotraccé specifiek, net omdat die infrastructuur tussen Oosterweel en Meccano verschillend is. Ook daar gaat de vergelijking dus niet meer op.

2.4.7. Openbaar onderzoek over het plan-MER ontbreekt of is bijzonder gebrekkig

Het openbaar onderzoek is zeer gebrekkig. Er werd niet aangekondigd dat het plan-MER voorlag in het openbaar onderzoek. Niet alle documenten van het plan-MER lagen voor. Er was zelfs een uitsluiting op de website van de stad Antwerpen over opmerkingen over het plan-MER. Er werd daarin uitdrukkelijk gezegd: "U kunt niet inspreken over planalternatieven. Onze beslissing is genomen. Het tracé ligt vast." Dat is kennelijk in strijd met de stelling dat het openbaar onderzoek ook over het plan-MER moest gaan.

Daarbij komt dat een openbaar onderzoek over een plan-MER zich normaal toch mag uitstrekken tot het volledige onderzoeksgebied van dat plan-MER, toch zeker de gemeenten die behoren tot het primair studiegebied van dat plan-MER. Ik heb vastgesteld dat het openbaar onderzoek naar het GRUP enkel in Zwijndrecht en

Antwerpen is doorlopen, niet in Schoten, Niel, Beveren en Kruibeke. Ik denk dat de wet daar is geschonden.

Bovendien werd er een beslissing genomen over het plan vóór het openbaar onderzoek, terwijl dat volgens het decreet nadien moet. Over de Valentijnsbeslissing van 14 februari 2015 zegt de Vlaamse Regering zelf dat het een tussenbesluit is waarin ze een gemotiveerde beslissing over het alternatief neemt en dat dit de tracékeuze is. Bij mijn weten is 14 februari nog altijd vóór 14 augustus en dus vóór het einde van het openbaar onderzoek. Hoe heeft men op 14 februari rekening kunnen houden met opmerkingen in een openbaar onderzoek dat nog niet was gebeurd?

2.4.8. Onvoldoende motivering van de beslissing voor het Oosterweelplan

Uiteraard komt daar dan uit dat de beslissing voor Oosterweel gebrekkig gemotiveerd is.

2.4.9. Beoordeling van de bezwaarschriften onzorgvuldig en discriminatoir

De bezwaarschriften zijn beoordeeld door de eigen administratie met zeer strikte verweving en overleg met BAM en de dienst MER. De bezwaren gingen over het MER-rapport dat al was goedgekeurd door de dienst MER. Het mag duidelijk zijn dat dat eigenlijk niet kan.

2.4.10. Rechtsonzekere voorschriften ter bescherming van woongebieden

Het is pijnlijk om vast te stellen dat waar de woning zou moeten worden beschermd, je niets kunt aanvangen met de voorschriften. Een GRUP is het toetsingskader voor het afleveren van vergunningen. De Raad van State zegt bij herhaling dat die voorschriften duidelijk en zeker moeten zijn. Het moet een toetsingskader zijn dat je kunt gebruiken.

Ik wil wel eens zien wat je als overheid moet doen met een bepaling die het volgende zegt: "De realisatie van de grondbestemming dient ten aanzien van het omliggend woongebied" – tot waar, hoe ver, welke? – "afdoende afscherming" – wat betekent dat? – "van de wegeninfrastructuur te realiseren. Significante negatieve effecten" – geen idee wat men daarmee bedoelt – "met betrekking tot de luchtkwaliteit en geluid moeten daarbij worden vermeden.". Wat is vermijden? Tot op welke hoogte? Dat zegt niets.

2.4.11. Laattijdige vaststellingsbeslissing met verval van het GRUP tot gevolg

Een laatste punt is strikt procedureel. Een GRUP moet op straffe van verval worden vastgesteld binnen 180 dagen. Er is een verlenging en een schorsing geweest. Uiteindelijk verviel de termijn op 12 maart 2015. Het is maar vastgesteld op 20 maart 2015. Eigenlijk hebben we geen GRUP.

2.5. Wat nu?

De Raad van State zal erover oordelen. Wij zijn ervan overtuigd dat de middelen solide zijn opgebouwd en sterk staan. De gevolgen bij vernietiging zullen afhangen van wat er onwettig wordt bevonden. Het zwaartepunt van ons betoog heeft betrekking op de plan-MER-procedure. Bij vernietiging is de kans reëel dat je terug naar af bent.

Ik denk dat het nuttig is om die informatie mee te nemen. Wij zijn alleszins eerlijk en transparant geweest over de inhoud van wat de volgende stap zal zijn, mocht Oosterweel daadwerkelijk worden doorgezet.

3. Uiteenzetting door Steven Vervaet

3.1. Inleiding

Steven Vervaet: Ondanks alles denk ik dat iedereen het over één zaak eens zal zijn. Bij de bouw van de derde Scheldekruising, net als bij de bouw van andere grote infrastructuurwerken, moet op zijn minst een afweging worden gemaakt tussen de mobiliteitsbaten en de leefbaarheidsbaten voor de mensen die errond wonen en sowieso zullen worden getroffen door de ingreep.

Antwerpen kreunt jaar na jaar meer onder de toegenomen verkeersdruk. De derde Scheldekruising biedt een historische kans om de situatie te verbeteren. Ze kan ze ook verslechteren of bestendigen. De bestendiging van een ongunstige situatie is een aanzienlijk milieueffect van de bouw van de derde Scheldekruising.

De leefbaarheid is belangrijk. Het verkeer moet rijden, maar de levenskwaliteit is ook belangrijk. En eigenlijk zegt de Vlaamse Regering dat ook bij de goedkeuring van het GRUP. Ze zegt namelijk: "De tracékeuze dient te worden getoetst aan de drie doelstellingen van het Masterplan 2020: de bereikbaarheid van de stad en de haven, de verkeersveiligheid en het herstellen van de leefbaarheid."

Dat is een mooie ambitie, maar ik zou er toch wat kantlijnen bij willen plaatsen. Nadien zal ik ingaan op een specifiek probleem over Linkeroever, zoals mevrouw Bergmans daarnet heeft aangekondigd.

3.2. Beoordelingskader tracékeuze derde Scheldekruising

Wat er in de weegschaal ligt, mobiliteitswinst en leefbaarheid, wordt qua data aangeleverd door het plan-MER. Het plan-MER bevat een cluster mobiliteit en een cluster leefbaarheid. Volgens het plan-MER staat dat gelijk aan mens en gezondheid, en lucht en geluid. Op het einde van de rit zullen we moeten bekijken hoe we die verzoenen of hoe we onze keuze maken in functie van die twee doelstellingen.

Maar wat zien we? Geluid is een belangrijke indicator van leefbaarheid. Daar worden voor een heel studiegebied drempelwaarden gehanteerd die niet zijn ingegeven door wetenschappelijke normen, maar door mobiliteitsbaten.

Professor Avonts heeft het daarnet aangegeven: 50 decibel Lnight betekent: zeer onrustig. Daarboven treden er gezondheidseffecten op. Voor dit plan heeft men gezegd dat men er 10 decibel bij zou doen. Dat was in 2005 bij het vorige plan-MER nog niet het geval. Er moesten allerlei geluidswerende maatregelen worden toegekend. In dit plan-MER, 2014, is dat niet meer nodig. Bovendien moet er een toename zijn van 3 decibel, boven op de bestaande toestand, vooraleer men iets zal toekennen aan maatregelen. Plus 10 decibel betekent een verdubbeling van de geluidsdruk. Nog eens 3 decibel erbij betekent een verdubbeling van energie. Het verkeer moet dus al verdubbelen vooraleer er maatregelen worden toegekend aan zones die in de gevarezone komen. Eigenlijk zitten de mobiliteitsbaten in het leefbaarheidsbegrip. Dat is een totaal onevenwicht tussen die criteria.

Daarnaast zegt men in de goedkeuring van het GRUP: inderdaad, we moeten het plan toetsen aan de doelstelling herstel van de leefbaarheid. Maar pas op, leefbaarheid betekent van alles en nog wat en niet alleen lucht en geluid. Het

betekent bijvoorbeeld ook een balans tussen sociale en ruimtelijke kwaliteit in de stad zelf. Nu, een derde Scheldekruising kan daaraan niet worden getoetst en heeft daarover niets te zeggen. Het betekent ook bereikbaarheid, vestigingsklimaat en arbeidsmarkt. Dat zijn mobiliteitsbaten. Dat is al eens meegerekend in het criterium mobiliteitsvoordeel. Je krijgt dus een totaal onevenwicht tussen die twee. Het begrip leefbaarheid wordt uitgerekt en uitgehold tot er niets meer aan kan worden getoetst. Het is alsof je je bosbestand uitbreidt door een bos te herdefiniëren. De ambitie is bereikt, maar je hebt eigenlijk niets gedaan.

Een ander aspect is dat alle leefbaarheidswinsten in het goedgekeurde Oosterweeltracé, te danken zijn aan de gedifferentieerde tol. Men heeft ook al beslist om dat systeem van gedifferentieerde tol niet te gebruiken zoals het is doorgerekend. Zo verdampen de leefbaarheidswinsten waarover men het toch nog altijd heeft.

Wat betekent dat voor mijn eigen gemeente? Ik woon in Zwijndrecht, een gemeente die geprangd ligt tussen de E34, de R1 en de E17 en waar de geluidsoverlast toch zeer aanzienlijk is. Het betekent dat wij nu, in het kader van het plan-MER, geen nood hebben aan geluidswerende maatregelen door het optrekken van de geluidsdrempels met 10 decibel. Dat geldt voor het hele studiegebied.

Het sanerend potentieel van alternatieve tracés wordt niet gevalideerd omdat het niet moet worden gevalideerd. Er is geen nood aan het herstellen van de leefbaarheid. De richtlijnen zijn ook niet in acht genomen.

Voor dat aspect zal ik het daarbij laten. De richtlijnen zijn niet gerespecteerd of in acht genomen. De leefbaarheid is zeer vluchtig geworden als criterium om het tracé aan te toetsen. Dat is tot daar aan toe.

Maar wat ik eigenlijk nog erger vind, is dat men ons tot op vandaag nog niet heeft kunnen vertellen wat men precies heeft onderzocht. Wat zit er in het plan waarvan we de effecten willen kennen door het te vergelijken met een basistracé? Er is dus een referentiescenario. U bent waarschijnlijk wel bekend met de systematiek. Een referentiescenario bevat bepaalde prognoses over de toekomst, bepaalde structurele ingrepen die al beslist zijn en ook bepaalde maatregelen. Daartegen zullen wij een plan beoordelen op zijn effecten.

3.3. Infrastructuur op Linkeroever

Ik wil het hebben over de infrastructuur op de linkeroever. Het is lokaal. U bent er misschien niet mee vertrouwd, maar het is wel belangrijk, want het is precies op die plaats dat de overheid de vlucht vooruit wil nemen en daar al wil beginnen bouwen, waardoor de Oosterweelverbinding eigenlijk wordt gebetonneerd.

Het gaat over het hele hertekenen van de op- en afritcomplexen op Linkeroever, de aansluiting op de E17, E34, R1 en binnenkort ook op de Oosterweelverbinding. Het is een systeem van parallelwegen, het schrappen van op- en afritten, nieuwe rotondes enzovoort. Het gaat terug op het plan-MER van 2005. Daarin werd gezegd dat de Oosterweelverbinding noopt tot een aanpassing van de hele structuur op de linkeroever, dat die daarmee samenhangt.

Na 2005 heeft ook het Waasland gezegd dat ze een probleem hadden. De Waaslandhaven moest namelijk bereikbaar zijn en ze hadden last van sluipverkeer. Ze wilden een ringweg volledig rond het Waasland, die dan moest aansluiten op de parallelweg van de Oosterweelverbinding. Dat staat zo in het Masterplan. Die aansluiting komt er echter niet. Dat ligt wat in het verlengde van elkaar.

Het is de vraag wat er in het plan zit? Dat moet blijken uit de kennisgeving, uit de richtlijnen, het plan-MER en het overleg met de tracé-insprekers. Ik toon u twee slides uit het plan-MER (zie de presentatie van Steven Vervaeke als bijlage). Het is heel duidelijk. De infrastructuur op Linkeroever zit in het tracé. Het is een beknopte beschrijving van het tracé. De kaart en de beschrijving zeggen hoe het eruitziet en wat we zullen onderzoeken.

Ik heb zelf een kaartje gemaakt. Het blauwe is wat we willen onderzoeken. We willen de effecten kennen van het blauwe stuk. Het rode stuk is achtergrond. Dat is de referentie. Daartegen wegen wij af.

Op het moment dat het ontwerp van plan-MER wordt gepubliceerd, stellen wij vast dat er iets vreemds aan de hand is. Want in het referentiescenario blijkt al allerlei structuur te liggen op Linkeroever. Wij stellen daarover gerichte vragen. Wat bent u aan het onderzoeken? Wat zit er in het plan? Wat zit er precies in het beslist beleid? Wij krijgen daar eigenlijk geen antwoord op. Alleen wordt er voor elk tracé, ongeacht de eigen infrastructuur op de linkeroever, een bepaalde passage ingevoegd, namelijk: "Het referentiescenario bevat reeds een parallelweg die wordt gepland rond de hele structuur.". Dus rond heel Linkeroever, heel het Waasland.

Dat kan twee dingen betekenen. Liggen daar dan twee parallelwegen? We zijn er toch een van aan het onderzoeken, namelijk die op de linkeroever? Liggen er twee naast elkaar: een uit het referentiescenario en een daarnaast? Of zit ons plan in het referentiescenario? Dat is vreemd, want dan kan je dat niet onderzoeken. Dat is eigenlijk een wetenschappelijke regel. Hoe zit het dan bovendien met het Meccano-tracé? Als de parallelweg van de Oosterweelverbinding al in het referentiescenario zit, komt die van Meccano daar dan bovenop? De effecten op impact, milieueffecten en doorstroming kun je helemaal niet berekenen.

Bij de goedkeuring van het plan-MER leggen wij dit probleem voor aan de Raad van State. Op dat moment kunnen wij niet anders. Het Vlaamse Gewest antwoordt. Blijkbaar zijn wij verward en hebben we het niet goed begrepen. Maar ze gaan toch proberen het ons uit te leggen. Dit is het antwoord: "Er ligt een grote parallelweg rond het Waasland en die zit in het referentiescenario. Daarvan onderzoeken wij de effecten niet. De parallelweg rond Zwijndrecht maakt daarentegen wel degelijk deel uit van het Oosterweelproject." Dat ziet er dan als volgt uit: er is er blijkbaar één in het referentiescenario en één in het Oosterweelproject.

Het besluit van de Vlaamse Regering over het GRUP gaat ook in op dat probleem, zeer omstandig. Het begint op dezelfde manier, maar zegt dan iets anders: de grote parallelweg rond het Waasland is beslist beleid en zit dus in het referentiescenario. De parallelweg op Zwijndrecht zit ook in het referentiescenario. Bij de Raad van State horen we één ding, in de goedkeuring van het GRUP horen we iets anders.

Heel laconiek wordt daar nog aan toegevoegd over de linkeroeverstructuur: "Wat de beschrijving van de effecten betreft, kan worden gesteld dat door het meenemen van de parallelweg ter hoogte van Zwijndrecht" – in het referentiescenario – "de effecten ervan wel degelijk worden meegenomen in de verschillende disciplines.". Zo kun je helemaal niets beschrijven. De effecten van wat in het referentiescenario zit, verdampen. Die kun je niet beschrijven.

Even dachten we dat de regering misschien bedoelde dat ze het referentiescenario had afgezet tegen een ander tracé, bijvoorbeeld het BAU-scenario. In dat scenario bouw je niets. We hebben dat opgezocht, en wat blijkt: heel de

parallelweg zit daar ook al in. In een scenario waarin je niets bouwt, zitten allerlei zaken die je nog moet bouwen, onder andere een stuk waarvoor nog geen plan-MER bestaat.

Vandaag wil de Vlaamse Regering van start gaan op Linkeroever. In de verantwoording om dat reeds te kunnen doen, los van de rest van het Oosterweelproject, stellen ze over alle ingrepen op Linkeroever: "Niettemin maken de geplande ingrepen geen deel uit van het Oosterweelproject zelf, dat ook een onderdeel van het Masterplan 2020 is." Het zit in het referentiescenario.

Hoe zit het nu? Het Vlaamse Gewest zegt voor de Raad van State: "De grote parallelweg" – rond het Waasland – "werd als referentiescenario 0.0.0 meegenomen in het plan-MER en niet als onderdeel van het plan.". En verder: "De parallelweg rond Zwijndrecht maakt daarentegen wel degelijk deel uit van het Oosterweelproject.".

De project-MER, die nu voorligt, zegt : "Niettemin maken de geplande ingrepen" – al diezelfde ingrepen – "géén deel uit van het Oosterweelproject.".

De beslissing van de Vlaamse Regering over het GRUP zegt: "De lokale parallelweg is specifiek voorzien om Zwijndrecht en Burcht te ontlasten en maakt deel uit van het Oosterweelproject.". Maar het is "beslist beleid" en zit in het referentiescenario, want "verankerd in het GRUP Oosterweelverbinding 2006". Dat is het vorige GRUP, dat nu wordt gewijzigd. In dat vorige GRUP staat: "Ook het aansluitingscomplex op de linkeroever wijzigt door de aanleg van de Oosterweelverbinding.".

Als wij op geen enkel moment weten welke effecten eigenlijk zijn onderzocht, wat er in het plan zit en wat niet, wat moeten wij dan doen met de ambitie van de overheid om de leefbaarheid in de stad en de rand te verbeteren?

4. Uiteenzetting door Manu Claeys van stRaten-generaal en Ademloos

4.1. Inleiding

Manu Claeys: Dank u voor de ontvangst in dit parlement. Ik krijg net het signaal van Wim van Hees dat we op dit moment 25.000 handtekeningen hebben voor de petitie waarin wordt gevraagd dat de Vlaamse Regering de opdracht van de overkappingsintendant ruimer invult dan binnen de contouren van het zogenaamde besliste beleid. Ik ben zeer blij dat we hier mogen spreken en dat de parlementsvoorzitter tijd vrijmaakt om te komen luisteren. We kennen misschien niet alle geplogenheden, waarvoor onze excuses. Ik ben vooral blij omdat we met u kunnen komen praten en informatie ongefilterd tot bij u kunnen brengen. We hebben gemeend dat het nuttig kon zijn om een medische insteek te geven, een juridische insteek en het perspectief van Zwijndrecht. Dat is het kleine broertje van Antwerpen en wordt in dit dossier vaak over het hoofd gezien. Wij proberen dat ten volle mee te nemen.

Als u wat ontmoedigd bent na de vorige uiteenzettingen: er is altijd 'Een Plan B voor A' en daarover wil ik het graag met u hebben.

4.2. Overkapping

In maart is aangekondigd dat er een intendant komt voor de overkapping. Dat vonden we vrij goed nieuws, maar we stellen vast dat de elementen 'overkappen' en 'mobiliteit en tracés' vanaf dag één met elkaar verbonden zijn. Het debat over de overkapping is in Antwerpen begonnen in 2004. Twee jaar later hadden we afgedwongen dat er een onderzoek zou komen naar een overkapping van de

ring. Twee jaar later hebben we daarover zelf een congres georganiseerd, wachtend op het onderzoek. Twee jaar later hebben we een alternatief naar voren geschoven met 6 kilometer overkapping. Nog twee jaar later hebben we opnieuw een congres georganiseerd. Dan is het onderzoek van de stad Antwerpen er gekomen. Dan is uit al het voorgaande een nieuw concept ontstaan, 'Uit de ban van de ring', van Peter Vermeulen. Dat is later Ringland geworden.

Onze eerste conclusie is dat we het niet helemaal verstandig vinden om de overkappingsintendant te vragen om alleen de overkapping te bekijken en abstractie te maken van het mobiliteitsdebat. Wij willen vriendelijk vragen om het bestek van die intendant ruimer in te vullen.

Overigens was dat ook omgekeerd al een manco. Op het moment dat het plan-MER Oosterweel werd gemaakt – Greet Bergmans heeft er al op gewezen –, heeft men ook abstractie gemaakt van het overkappen en enkel de mobiliteit bekeken. Heel het debat over de overkapping leek toen ook niet te bestaan. We willen bepleiten dat die twee steviger aan elkaar worden gekoppeld.

4.3. Studies Ringland

Een tweede belangrijk element de voorbije maanden was dat Ringland naar buiten is gekomen met vier studies. Ons wordt vaak gevraagd hoe we het doen als actiegroepen. Wel, dat gaat uitstekend. We komen heel goed overeen en overleggen heel vaak. We weten heel goed waarmee we bezig zijn.

We zijn heel blij met die Ringlandstudies om een aantal redenen. De uitwerking door OMGEVING van de verkeerswisselaars, vooral aan de Craeybeckxtunnel en de E313, is, als ze technisch haalbaar blijken, op het randje af geniaal. We denken dat daar een heel grote stap vooruit is gezet. Het is heel oplossingsgericht.

De studie van VECTRIS is op het generieke niveau even indrukwekkend. Voor het eerst werd zeer hard benadrukt dat we er met al die infrastructuur alleen niet zullen komen, zelfs niet met de geplande tramverlengingen, maar dat we een tandje moeten bijsteken, als we die modal shift van 50-50, die toch ook beslist beleid is, willen halen.

De R11bis ligt onder vuur, of er bestaat toch heel wat debat over. We menen dat Ringland voor de zuidelijke ring een concept heeft uitgewerkt dat die R11bis op termijn wellicht onnodig zal maken. Ook dat is een grote bijdrage.

In het VITO-rapport over het overkappen van de Antwerpse ring en de luchtkwaliteit – en ik heb al heel veel rapporten gelezen – staan in honderd bladzijden heel veel waardevolle dingen, op het concrete niveau, over Antwerpen overkappen en de luchtkwaliteit. Ook is de manier waarop Ringland omgaat met het agenderen van het idee dat we stilaan zullen moeten betalen om ons te verplaatsen, een bijdrage. Dat alles uiteraard bovenop het idee van het overkappen zelf, dat krachtig naar voren wordt geschoven.

4.4. Aandachtspunten Ringland

We zien enkele aandachtspunten. Een eerste is de luchtkwaliteit aan de tunnelmonden en in de tunnel. Dat is het geval bij elk overkappingsscenario, in binnen- en buitenland, niet enkel bij Ringland. Een tweede punt is de dimensionering. Op bepaalde plaatsen gaat ook Ringland tamelijk breed. We hebben begrepen van de mensen van Ringland dat ze het zelf ook liever smaller zien, met minder rijstroken. Laten we daar met z'n allen naar streven.

En dan is er de kwestie van de Kennedytunnel: in welke mate werkt die in combinatie met Ringland? Wij denken dat voor die drie aspecten een derde Scheldekruising wel eens het sleutelelement zou kunnen blijven, bovenop het overkappen en het Ringlandconcept. Dat is al twintig jaar zo.

4.4.1. Luchtkwaliteit tunnelmonden

VITO heeft in zijn rapport over de luchtkwaliteit Ringland doorgerekend met Oosterweel Noord. Er is één versie uit gehaald, om een derde Scheldekruising op te nemen in de berekeningen. De tunnelmonden op de Antwerpse ring geven pieken van luchtvervuiling. We hebben begrepen dat, als je de derde Scheldekruising weghaalt, al die pieken omhoog gaan. Dat is een impliciet pleidooi om toch goed te kijken naar het alsnog toevoegen van een derde Scheldekruising aan de overkapping, welk concept ook.

De remediëring voor de uitstoot is bekend: aanpak met filters aan wagens, filters in de tunnels zelf, en dus ook een derde Scheldekruising.

4.4.2. Dimensionering tunnels

De doorsnedes van de Ringlandtunnels zijn op bepaalde punten indrukwekkend breed. We denken dat een derde Scheldekruising, als er technisch op kan worden doorgestudeerd, er misschien wel mee voor kan zorgen dat Ringland niet te breed hoeft te gaan.

4.4.3. Kennedytunnel

Bij de Kennedytunnel zijn volgens ons nog de meeste vragen. Er zullen op andere niveaus ook vragen zijn, maar dat is voor de berekeningen van ingenieurs, bochtstralen en dergelijke. Voor de Kennedytunnel komen we beslagen ter ijs, want we zijn zelf ook al tien jaar bezig met die Scheldekruisingen. Er zijn heel wat vragen. Ik overloop ze niet, u vindt ze in de presentatie. Opnieuw denken we dat het toevoegen van een derde Scheldekruising dat aandachtspunt voor Ringland in de goede richting kan duwen, zelfs in die mate dat een derde Scheldekruising Ringland nog versterkt.

4.5. Derde Scheldekruising

Voor deze drie aspecten blijft de sleutel een derde Scheldekruising. Het is overigens de vierde keer dat ik in dit gebouw spreek. Het zal u niet ontgaan zijn dat wij de voorbije tien jaar stelselmatig hebben beklemtoond dat ook wij vinden dat er een derde Scheldekruising moet komen, zij het op een andere plek.

Waar moet die derde Scheldekruising volgens ons dan komen? Niet op het BAM-tracé, want we willen geen Oosterweelverbinding. Een eerste reden is dat we vinden dat we op het niveau van de procedures onheus werden behandeld. We plannen dat dan ook om te zetten in een juridische stap.

Maar ook om allerhande andere redenen: over de Oosterweelverbinding wordt het verkeer geduwd naar het centrum van de stad. Aan het Sportpaleis is er een toename van 50 percent van het verkeer. Het maakt heel de zone qua infrastructuur complexer. Er is een discussie over de compatibiliteit van die complexe structuur met een overkapping. Het Sint-Annabos moet worden gekapt als er geen oplossing wordt gevonden voor het slibstort. Het Noordkasteel verdwijnt. Het zal een negatieve impact hebben op de ring tijdens de aanleg. We zijn ook al van verschillende kanten geïnformeerd over het systeem van

gestapelde tunnels in de kanaaldokken. Dat is niet echt een goed idee en op zijn minst een uitdaging. We kijken uit naar die plannen.

Wat nodig is voor de Oosterweelverbinding aan het Sportpaleis is een heel zwaar complex. Op Linkeroever verdwijnen groengebieden. Kijk eens goed naar de volgende slide (zie de presentatie van Manu Claeys als bijlage). Rechts ziet u het Noordkasteel zoals het er vandaag uit ziet, links zoals het er zal uitzien. We hebben enkele maanden geleden een mooi fotoboek uitgebracht over het Noordkasteel en brengen vandaag voor elke fractie twee exemplaren mee. In het najaar gaan we hetzelfde doen voor het Sint-Annabos.

4.6. Bezwaarschrift

We hebben ons bezwaarschrift ook in boekvorm uitgegeven. Dat is juridisch al toegelicht. Wat ons heel erg steekt, is het feit dat we op het vlak van het meest performante verkeerssysteem gewoon niet bekeken zijn en ook niet kwalitatief. Er wordt gezegd dat het is gebeurd, maar, lieve mensen, het gaat om twee paragrafen waar niets in staat. Elke keer worden die paragrafen copy-paste overgenomen door alle experts. De geluidsexpert neemt die twee zinledige paragrafen woordelijk over uit het rapport van de luchtextpert als zijn eigen evaluatie. Het is niet ernstig. We zijn niet doorgerekend met gedifferentieerde tol. We weten niet wat het Meccano-tracé doet voor mobiliteit, luchtkwaliteit, geluid en kosten-batenanalyse op dat niveau.

Dat is niet waarvoor wij al tien jaar gaan. We zien dat iets anders. De Vlaamse Ombudsman zag dat ook anders. Ik wil er geen misverstand over creëren. We weten dat ons beroep op de Ombudsman geen juridische stap is. We hebben in de pers ook niet gezegd dat we met zijn rapport in de hand nu sterker staan voor de Raad van State. Ik heb begrepen dat dit een kleine discussie heeft veroorzaakt tijdens de recente voortgangsrapportage Masterplan 2020¹. Maar we voelen ons wel sterker met een citaat zoals dit: "Het verwondert de Ombudsman niet dat de verzoekers met het gevoel bleven zitten dat hun alternatief niet op zijn volledige merites beoordeeld werd."

4.7. MER-rapport Oosterweelverbinding

Op 16 februari 2014 is er een MER-beslissing gevallen. We hebben meteen een persbericht verspreid om te zeggen dat men niet goed bezig was en het milieueffectenrapport moest repareren. Dat is niet gebeurd. Wat wel is gebeurd, is dat Meccano en Oosterweel-Noord alsnog doorgerekend zijn voor gedifferentieerde tol, enkel voor mobiliteit. De vertegenwoordigers van het Vlaams Verkeerscentrum zijn dat hier ook komen uitleggen. Wij hebben daaruit geleerd dat de Kennedytunnel zeer goed wordt ontlast, dat de woonzones Zwijndrecht-Burcht en Luchtbal-Sportpaleis minder worden belast en dat een derde Scheldekruising met twee keer drie rijstroken niet meer hoeft.

Vandaag is de Kennedytunnel verzadigd. Als de Oosterweel met gedifferentieerde tol er komt, wordt de Kennedytunnel leeggezogen. Met Meccano komt het verkeer op een redelijk niveau. Bij de derde Scheldekruising is er een omgekeerd beeld. Met Meccano volstaan twee keer twee rijstroken. Met Oosterweel zijn er echt wel drie rijstroken nodig. De effecten zijn dus dat met Oosterweel de Kennedytunnel wordt leeggezogen en dat de nieuwe Scheldekruising bijna weer verzadigd is.

Dat is slecht gespendeerd geld, want de huidige tunnel wordt tot op een derde van zijn capaciteit teruggebracht op bepaalde momenten. De verkeersdruk wordt

¹ Parl.St. VI.Parl. 2014-15, nr. 63/6.

verlegd van de Kennedytunnel naar de zone van het Sportpaleis. Als men de Kennedytunnel weer openmaakt, gaat de modal shift, die eigenlijk wel goed werkt vanop Linkeroever nu, met de tram en de park and ride, weer verdwijnen.

Aan de andere kant van de stad rijden met Oosterweel en gedifferentieerde tol 19.300 voertuigen per uur, waarvoor die 18 baanvakken echt wel nodig zijn. Met Meccano rijden er 11.000 en volstaan 13 baanvakken.

Er is ooit een overkappingsstudie van de stad Antwerpen uitgevoerd. Een zeer belangrijke conclusie is dat hoe groter de overkapping, hoe efficiënter ze is. Grootschalige overkappingen zijn maar mogelijk met goed werkende tangenten en met een reductie van de complexiteit van de ring. Ringland en wij denken dat die twee ingrepen samen een zeer mooie aanvulling zijn.

We hebben jaren gehoord dat de alternatieve Scheldekruisingen niet zouden werken. Dit debat kunnen we sinds vorig jaar achter ons laten. Ook uit het plan-MER blijkt dat de alternatieven zeer goed werken. Oosterweel werkte beter, maar dat is de evidentie zelve: met een autostrade door de stad met 18 rijstroken aan het Sportpaleis ben je inderdaad enkele minuten sneller dan met een bypass rond de stad met 13 rijstroken. Maar wij kunnen leven met die twee of drie minuten.

4.8. Oosterweel-Noord

Wat is de verhouding Meccano-Oosterweel-Noord? Volgens het plan-MER is er verkeerskundig dezelfde werking. Voor de leefbaarheid is Oosterweel-Noord iets minder goed. Oosterweel-Noord neemt een tussenpositie in tussen Meccano en Oosterweel. Voor stikstofdioxide-inname gaan er met Oosterweel 42.000 inwoners op vooruit, met Meccano 111.000. Met Oosterweel-Noord zijn er dat ook nog altijd 100.000. Oosterweel-Noord ligt dus dichterbij Meccano dan bij Oosterweel. Hetzelfde geldt voor de vierkante kilometers van de stad Antwerpen waar de norm van stikstofdioxide extra wordt overschreden. Met Oosterweel komt er 8 vierkante kilometer bij waar de norm wordt overschreden, met Meccano is dat 0 en met Oosterweel-Noord 3.

De relevantie van Oosterweel-Noord is voor ons evident. Het blijft weg van de ring en er is een logische aansluiting op de A102. Maar er zijn ook een pak nadelen.

4.9. Arup-Sum-tracé

In het MER-rapport van Oosterweel-Noord zijn er enkele uitvoeringsvarianten zoals het stRaten-generaaltracé, maar dat hebben we indertijd verlaten om naar een beter iets te gaan en het Arup-Sum-tracé. In het plan-MER staat dat het Arup-Sum-tracé mag worden beschouwd als zijnde helemaal onderzocht omdat het een uitvoeringsvariant is van Oosterweel-Noord. Uitvoeringsvarianten zijn oplossingen die het verkeerskundig functioneren van het alternatief niet fundamenteel wijzigen. Het gaat over tracéverschuivingen, technische aanpassingen, andere aansluitingscomplexen, maar in essentie gaat het over hetzelfde. Voor ons is de betere uitvoeringsvariant van Oosterweel-Noord Arup-Sum, maar onze eigen favoriet blijft Meccano.

Drie varianten kunnen dus als beoordeeld worden beschouwd. We zouden wel bepleiten om, om velerlei redenen, af te stappen van het gebruik van het woord Arup-Sum-tracé en het voortaan over de Sint-Annatunnel te hebben. We zouden ook pleiten voor twee keer twee keer rijstroken en het oude Arup-Sum-tracé met twee keer drie rijstroken los te laten. Een ingenieursbureau heeft berekend dat dit uitkomt op 2,4 miljard euro, wat 875 miljoen euro goedkoper is dan

Oosterweel. Dat is, met andere woorden, 4 kilometer Ringland, aan 220 miljoen euro per kilometer. Of dat wil ook zeggen dat Arup-Sum een mogelijke overkapping van de E17 aan Zwijndrecht financiert. Arup-Sum heeft ook het voordeel dat de groengebieden op Linkeroever niet verdwijnen. Ook heel interessant is dat Arup-Sum in die versie in 2022 zou kunnen worden opgeleverd.

De Westerscheldetunnel is eigenlijk een Sint-Annatunnel, maar dan iets langer. Een aantal jaren geleden was er in Antwerpen een interessant colloquium, waar de Westerscheldetunnel als beste voorbeeld uitkwam. Een van de conclusies was dat het een simpele tunnel was.

Om af te ronden: dit alles bevestigt ons 'plan B voor A' zoals we het vorig jaar naar voren hebben geschoven. Geef ruimte aan de intendant om behalve naar een overkapping met beslist beleid ook te kijken naar een overkapping met de alternatieven: Meccano, Arup-Sum met twee keer twee rijstroken, Oosterweel-Noord. Scheldekruisingen door de haven hypothekeren het overkappen niet, werken goed op het vlak van mobiliteit, hebben goede scores voor leefbaarheid. We maken ons sterk dat er voor die alternatieven toch een groter draagvlak kan worden gevonden dan voor wat vandaag op tafel ligt.

Er ontbreken nog een aantal puzzelstukken. Het plan-MER moet worden gerepareerd op een aantal aspecten. Dat zal ook een impact hebben op de visie voor Zwijndrecht.

4.10. Intendant

Volgende week donderdag loopt de kandidatuurstelling voor de intendant af. We hebben begrepen dat er vragen waren over de invulling van het bestek maar het staat nog altijd online. Uit het bestek blijkt dat er eigenlijk geen ruimte is om breed te kijken. Vandaar dat wij met de verschillende actiegroepen een charter hebben opgemaakt. Het charter gaat heel breed en is ondertekend door stRaten-generaal, Ringland, Ademloos, RingvanA, Oosterweel-Noord.

We vrezen dat de start van dit intendantschap alweer een gemiste kans is. We zijn altijd optimistisch en denken dat alles kan worden rechtgetrokken binnen normale procedures en goede dialoog. We willen ook realistisch zijn en meegeven dat de deadline voor de Raad van State nu wel heel dichtbij ligt en dat we wellicht genoodzaakt zullen zijn om die stap toch te zetten. We zien wel, maar we hopen dat het niet tot een uitspraak moet komen.

5. Vragen en opmerkingen van commissieleden

Yasmine Kherbache: Ik wil de sprekers bedanken. De uiteenzettingen waren bijzonder nuttig. We moeten meer in dialoog gaan met geëngageerde burgers omdat blijkt dat er voor zo'n belangrijk dossier als het mobiliteitsvraagstuk in Antwerpen heel wat komt bij kijken. Er is de mobiliteit, maar we mogen ook de leefbaarheid en de gezondheidsaspecten niet uit het oog verliezen. Uit de uiteenzettingen blijkt dat men die oplossingen met heel veel ernst heeft onderzocht en men de dialoog ook in alle openheid wil voeren. Laat ons voortaan niet meer wachten tot er een verzoekschrift met 15.000 handtekeningen wordt ingediend. Het parlement kan zelf uitnodigen te lanceren, en laat dat een oproep zijn om dat voortaan veel meer te doen. We kunnen daaruit leren en op die manier kan ook een beter dossier worden opgebouwd, waarmee ook een groter draagvlak wordt gecreëerd.

In de aandachtspunten in de combinatie tussen Ringland en de tracés wordt aangegeven of er is nagedacht over een combinatie van Ringland met de tangenten. Zijn daar al inzichten over beschikbaar, mijnheer Claeys? Een totale

overkapping is essentieel om effectief een totale impact op de leefbaarheid te hebben, maar we moeten er ook alles aan doen om zoveel mogelijk verkeer van de ring te halen. Daarvoor is een tangent, en zeker de A102, nodig om zoveel verkeer op de ring weg te halen.

De aansluiting van Ringland met de Kennedytunnel is vaak opgeworpen. Welke oplossingen zijn hiervoor mogelijk?

Ik ben onder de indruk van de reeks middelen die worden opgeworpen in de juridische procedure. Ik heb uw betoog begrepen als een oproep om tijdig te remediëren en de strategie bij te stellen om te vermijden dat we volgend jaar worden geconfronteerd met een voldongen feit. Als de politiek voorzienig wil zien en ook rekening wil houden met het algemeen belang, dan moeten we problemen die zich stellen, zoveel mogelijk proberen op te lossen. Ik heb wel niet gehoord wat voor u dan de meest aangewezen manier is om tegemoet te komen aan de fundamentele knelpunten die toch wel blijken uit de procedurele aspecten.

Er is de afgelopen weken ook heel wat te doen geweest over het overkappingsonderzoek van de stad Antwerpen, dat uitging van gedeeltelijke overkappingen, de zogenaamde 'strategische' overkappingen. We hebben al aangegeven dat het een strategische vergissing zou zijn om die richting uit te gaan. Ik heb nu begrepen dat een gedeeltelijke overkapping nog erger is voor de leefbaarheid dan ik dacht.

Wouter Vanbesien: Natuurlijk moet de minister hier niet zijn, maar natuurlijk mocht hij hier wel zijn. Hij heeft ervoor gekozen om hier niet te zijn. Ik vind dat heel spijtig, zeker vanwege het begin, dan had hij professor Avonts kunnen horen. Dat is de essentie.

Hier moet een keuze worden gemaakt voor de verbetering van de mobiliteit, maar tegelijk voor de positieve effecten op de gezondheid. Het effect van een snelweg op de gezondheid van de omwonenden wordt hier nog maar eens zeer scherp naar voren gebracht.

Wat betreft de juridische problemen, het zijn er een heel pak. Verschillende elementen daarvan zijn hier al gepasseerd. Hieruit blijkt volgens mij dat er een politiek probleem aan de grondslag ligt. Men is onzorgvuldig te werk gegaan met op de agenda: we gaan ons tracé realiseren.

De Vlaamse overheid staat nu voor de keuze: doorgaan en dan tijd verliezen. Hier wordt gezegd: we staan juridisch sterk en we gaan het de Vlaamse overheid moeilijk maken. Om tijd te winnen kan de Vlaamse overheid het dogma verlaten en zoeken naar oplossingen waar ook de actiegroepen enthousiast over kunnen zijn.

Mijnheer Claeys, u staat op het punt om naar de Raad van State te stappen, maar misschien doet u het niet. U hoopt nog altijd om dat te vermijden. Kunt u formuleren wat er moet gebeuren om u daarvan te weerhouden?

Professor Avonts, u bent geëindigd met een slide over een gezonde leefomgeving. U hebt verwezen naar Nederland. Daar wordt de omgeving gepland en veel meer rekening gehouden met gezondheid. Dat was zeer interessant voor de toekomst. Dit dossier heeft een heel verleden en vraagt om urgentie. Voor nieuwe ruimtelijke projecten in Vlaanderen kunnen we iets leren uit die modellen. Die kunnen we los van de beladen context van Oosterweel misschien eens bestuderen in het Vlaams Parlement.

De voorzitter: Mijnheer Vanbesien, we hebben deze werkwijze zo afgesproken. We hebben de minister zelf gevraagd om volgende week aanwezig te zijn op een andere gedachtewisseling. We hebben dat zelf allemaal samen zo besloten. Björn Rzoska heeft daarmee ingestemd.

Annick De Ridder: Ik heb een déjà-vugevoel. Het debat is al aan bod geweest naar aanleiding van de plan-MER-procedure en de keuze die de Vlaamse Regering na afweging van alle elementen heeft gemaakt. We hebben uitgebreid besproken waarom wordt geopteerd voor de Oosterweelverbinding. We hebben besproken waarom alle andere tracés – Meccano, Arup-Sum, stRaten-generaal, Oosterweel Noord – de toets niet hebben doorstaan en waarom ze tekortschieten.

Omdat de discussie nu opnieuw wordt gevoerd, zal ik de voordelen van Oosterweel nog eens oplijsten. De afgelopen jaren werd er veel studie verricht: de plan-MER, de maatschappelijke kosten-batenanalyse, de veiligheidsrapporten, de tunnelrapporten. Die toonden allemaal zeer duidelijk aan dat Oosterweel de beste kaarten op tafel kan leggen voor mobiliteit, doorstroming, meest performante verkeerssysteem, verkeersveiligheid, leefbaarheid enzovoort.

Ook de stad Antwerpen heeft die documenten allemaal geanalyseerd en komt tot dezelfde conclusie. Er is nauwelijks een verschil voor de luchtkwaliteit. Het viaduct van Merksem verdwijnt niet bij andere tracés. Op Linkeroever wordt er echt een aangesloten groengebied en natuurgebied gecreëerd. Trouwens, het Sint-Annabos moet bij Meccano ook gekapt worden, want dat laat u er altijd veiligheidshalve uit weg, laat ons een beetje intellectueel eerlijk zijn.

Arup-Sum was die tunnel met twee keer 15 meter diameter die recht onder drie Antwerpse Sevesobedrijven liep in de haven. Die bedrijven lieten onmiddellijk weten dat ze hun activiteiten zouden stilleggen als de overheid voor dit tracé zou kiezen. Het veiligheidsdocument was een van de meest doorslaggevende dat leidde tot een negatief advies voor Arup-Sum.

De dienst veiligheid adviseerde ook om het Meccanotracé niet in aanmerking te nemen vanwege de 'onaanvaardbare' veiligheidsrisico's ter hoogte van Sevesobedrijven. Als tweede petrochemische cluster ter wereld moet de Antwerpse haven dit meenemen. Verder was Meccano 10 procent duurder in aanleg, 25 procent duurder in onderhoud, de baten lagen aanzienlijk lager. Ik ga het debat niet heropenen, ik herhaal het, we zijn daar al uitgebreid op ingegaan. Op 14 februari 2014 heeft de Vlaamse Regering in het zogenaamde Valentijnsakkoord haar keuze voor Oosterweel herbevestigd, en later nog eens in het nieuwe Vlaamse regeerakkoord.

Hier wordt veel herhaald: de voordelen van Oosterweel zouden afhankelijk zijn van een gedifferentieerde tol. Los van randvoorwaarden is altijd naar boven gekomen dat de ranking van de plan-MER overeind bleef en identiek bleef voor alle tracés.

Het interessante vandaag is de voorstelling van de Ringlandstudie. Laat ons eerlijk zijn, wie wordt niet warm van het idee van overkapping? Dat is ons zeer genegen. We willen niet enkel een einde maken aan de files, dat moet ook gebeuren op een manier die goed is voor de leefbaarheid. Vandaar komt het zeer duidelijke engagement – van Vlaanderen en van Antwerpen – om die overkapping maximaal te realiseren. Die procedures lopen.

Ik kan alleen maar akte nemen van het 'see you in court', waar vooral mevrouw Bergman mee is binnengewandeld. Ik kan alleen maar antwoorden 'see you in court'. Wat verwacht u nu van ons? Verwacht u dat ik in debat ga treden rond de middelen die u naar voren brengt waarmee u naar de Raad van State zult gaan?

Verwacht u dat ik die middelen ga overlopen met u en beantwoorden? Er is een plan-MER goedgekeurd door een onafhankelijke cel-MER, een onafhankelijke dienst. Als u die betwist, moet u naar de Raad van State. We leven in een democratie. U zult ongetwijfeld alle middelen uitputten. Doe dat dan vooral. Het is hier vandaag niet de plaats noch het moment om de juridische discussie te gaan uitputten, zeker als u aankondigt dat we elkaar in de rechtbank gaan zien. Ik heb zeer veel respect voor de burgerdemocratie. Ik vind het belangrijk dat er wordt gesproken, dat iedereen wordt ontvangen. De minister heeft herhaaldelijk contacten met jullie.

Men kan op twee manieren met elkaar omgaan. Ofwel wordt het een gevecht, zoals hier wordt aangekondigd, ofwel reikt men elkaar de hand. Dat is wat de Vlaamse Regering wil.

Dit is een politieke discussie. U vertegenwoordigt allemaal ongetwijfeld twintigduizend goedbedoelende Antwerpenaren die begaan zijn met de leefbaarheid en het oplossen van het fileprobleem. Ze worden wel vertegenwoordigd – ik weet niet of ze dat beseffen – door vier mandaathouders van Groen. Eerlijk gezegd, ik vind dit bijzonder gekleurd en de discussie zeer politiek.

Ik heb geen vragen voor u; we hebben het debat al zo vaak gevoerd. Ik heb een hoop vragen voor de mensen van Ringland. Het is een aspect dat u aangehaald hebt. Ik was zeer tevreden om te vernemen dat u ook communiceert dat het niet voldoende zal zijn om de plannen van Ringland uit te voeren zonder een Scheldeverbinding. Dat betekent dat een nieuwe Scheldekruising belangrijk is. Ik heb nog tal van vragen over de technische haalbaarheid en de financierbaarheid. Dan heb ik het nog niet over de overkapping wat we met ons allen een warm hart toedragen, maar over de verkeerstechnische afwikkeling en het gedeelte mobiliteit. Ik zal straks mijn vragen met heel veel plezier stellen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder, het is beter dat we ons houden bij de bespreking van de inhoud van het dossier en niet op de persoon ingaan. Dat is een goede traditie in deze commissie. Ik stel voor dat we die traditie in stand houden.

Caroline Bastiaens: Uit de toelichtingen blijkt opnieuw de correlatie tussen mobiliteit en leefbaarheid. Dat u hier spreekrecht krijgt op basis van een verzoekschrift toont aan – maar niet alleen dat, natuurlijk – dat de bezorgdheid leeft in Antwerpen en de grote regio errond. Daarom moeten we samen proberen om die mobiliteit en leefbaarheid zo snel mogelijk aan te pakken.

Mijnheer Claeys, ik onthoud vooral het pleidooi voor de derde Scheldeoverkruising. Als die noodzaak al niet duidelijk was, dan is ze dat nu wel. De Oosterweelverbinding zuigt meer verkeer weg uit de Kennedytunnel dan de noordelijker gelegen Scheldekruisingen. Dat wil zeggen dat op het zwaarst belaste stuk, de zuidelijke ring, het meest verkeer wordt weggezogen. Dat is een belangrijk element dat wij delen.

U hebt aangegeven dat u vragen hebt over de compatibiliteit tussen de Kennedytunnel en de SRW/DRW, het concept van Ringland. Misschien kunt u daar nog wat meer uitleg bij geven.

Er passeren hier heel veel tracés. Arup-Sum komt ineens weer boven, ook Oosterweel Noord. Aan Arup-Sum is het viaduct in Merksem dan gekoppeld. Heel veel Antwerpenaren waren heel blij toen beslist werd om dat viaduct af te breken en de tunnels onder het Albertkanaal door te trekken. Voor de leefbaarheid in de stad en de stedenbouwkundige potentialiteiten is dat zeer belangrijk. Hoe kijken jullie daarnaar? Hoe zit het met de kostprijs en alles wat ermee samenhangt?

Willem-Frederik Schiltz: Bij de commissie heerste grote bereidheid om jullie te ontvangen. Op het moment van de agendering waren de handtekeningen nog niet volledig, dus los van dat indrukwekkende aantal, waren wij zeer bereid om u te horen. Dit is een moderne vorm van politiek.

Mevrouw De Ridder, het is inderdaad wel een beetje speciaal dat er drie leden van Groen vooraan zitten om ons technische uitleg te geven. De toelichtingen waren inhoudelijk bijzonder sterk. We zullen ze niet zomaar naast ons neerleggen; ze verdienen grondige aandacht.

Mijnheer Claeys, kunt u iets meer zeggen over de veiligheid bij het doorkruisen van de haven? Dat is een delicaat onderwerp.

6. Antwoorden van de sprekers

Dirk Avonts: Mijnheer Vanbesien, mijn laatste slide is het begin. Ik heb het niet over leefbaarheid in de stad. De stad moet levenskwaliteit bieden. Een relatie die we als leefbaar benoemen, is geen zorgeloze relatie. Leefbaarheid mag niet de norm zijn in de stad. Levenskwaliteit en welzijn zijn het doel. Als men vertrekt van de ruimtelijke ordening, mobiliteit, ingrepen, participatie, de kindproef, ouderen, dan krijgt men een stad met levenskwaliteit. Dat bindt ons allemaal, daarom was dat mijn laatste slide. Dat komt naar mijn aanvoelen veel te weinig aan bod in het mobiliteitsvraagstuk. Het is de essentie van politiek.

Ik spreek niet graag over een strategische overkapping, voor mij is het een fragmentoverkapping. Ik kan het niet helpen dat natuurkundige wetten niet hier worden goedgekeurd, maar het zal zo zijn, en daar moeten we snel genoeg de consequenties van zien. In grote delen van de stad, net waar er een open deel is, gaat men meer geluid en vervuiling krijgen dan nu het geval is. Die overdaad aan vervuiling gaat natuurlijk doorsijpelen naar de gebieden die minder hebben. Dat effect kan men enkel wegnemen als men voor het totale concept gaat, en dat heeft consequenties.

Manu Claeys: Mevrouw Kherbache, de A102 zat vijftien jaar geleden al in het Masterplan. Er was enige politieke schroom om dat voluit mee te nemen omdat het om een tangent ging. Men vond het veiliger om de besluitvorming rond een snelweg door de stad in gang te steken, en die tangenten zou men dan wel zien. De tangenten hebben immers de neiging om meer in een groengebied te liggen dan in een stad. Die A102 hebben wij in 2010 met de Meccano gereanimeerd. Politiek was hij er al, maar het leek alsof het tot 'de jaren stillekens' zou duren eer men die zou uitvoeren. Wij vonden die A102 een heel goed idee en we hebben die versterkt met andere tangenten aan de andere kant van het water, waar we geen debat over grote ringen wilden heropenen, want die hebben we ook al gehad.

Meccano heeft gezocht naar tangenten die zo weinig mogelijk impact hebben op natuur, mens, omgeving enzovoort. We vonden het zelf een huzarenstuk om links van Zwijndrecht een tangent te vinden die zo functioneerde dat de impact ervan gering was zowel voor het Waasland als voor Zwijndrecht en waarbij de baten voor Zwijndrecht aan de E17 legio waren. Grote fans, ook op bestuurlijk niveau, van Meccano, breder dan de partij Groen, zitten in Zwijndrecht. Vorige week is daar nog over grenzen van oppositie en meerderheid heen een gezamenlijk standpunt ingenomen.

Die tangenten waren er al 'in the mind' politiek, maar men wilde er eigenlijk niet aan beginnen omdat men oppositie vreesde. Ik denk dat wij dat gedeeltelijk hebben doorbroken.

Wat de Kennedytunnel en Ringland betreft, hebben wij vragen gesteld over de capaciteit aan de ene kant en aan de andere kant van de oever. Vraag is hoe dat verwerkt wordt om naar die SRW/DRW te gaan.

De heer Vanbesien heeft gevraagd wat er moet gebeuren opdat wij niet binnen afzienbare tijd naar de Raad van State zouden gaan. Ik denk dat het intussen vijf voor twaalf is. Wij hadden een driestappenplan in maart. Wij zouden naar de Ombudsman gaan en spreekrecht vragen. Wij hebben daar toen de handtekeningen voor ingediend. We hadden zelf niet kunnen voorzien dat de deadline voor de Raad van State – over twee weken – en onze passage hier zo dicht bij elkaar zouden liggen. Om dat niet te moeten doen, zou het MER moeten worden gerepareerd. Dat is eerder gebeurd in dit dossier. In 2005 is het vorige plan-MER van de Oosterweelverbinding op vraag van BAM ingetrokken. Het is aangepast omdat men vreesde voor problemen bij de Raad van State indien het niet zou worden gecorrigeerd. Het is gecorrigeerd en een aantal maanden later heeft de dienst-MER het opnieuw goedgekeurd.

Mevrouw De Ridder, u bent eigenlijk zelf het voorbeeld dat men niet ten eeuwige dage moet worden geassocieerd met een partij. Ik herinner me dat de heer Van Peel me destijds in een debat op ATV heeft gefeliciteerd omdat ik toen op een lijst van Groen stond. Hij zei dat er zoveel burgers zijn die het allemaal beter weten en neerkijken op de politieke klasse maar die aan de andere kant de handen niet vuil willen maken. Ik vind het prima om ooit één keer op een lijst te hebben gestaan maar ik heb daar niet ten eeuwige dage aan herinnerd te worden. Ik heb ook geen enkel politiek mandaat, zoals u verkeerdelijk suggereert. Nooit gehad trouwens.

Er zijn veel procedurele stappen gezet en er zijn veel politieke beslissingen genomen. Er is echter een groot aantal elementen waarover niet gedebatteerd wordt of waarbij fouten zijn gemaakt waar wij vandaag op wijzen. Bijvoorbeeld over het al dat niet tijdig schrappen van richtlijnen is hier nog geen politiek debat gevoerd.

Ik vind het verfrissend dat wij voortijdig kunnen uitleggen wat mogelijke problemen en mogelijke oplossingen zouden kunnen zijn. Wij proberen niet meer dan dat te doen vandaag. Arup-Sum gaat niet over een tunnel van tweemaal 15 meter maar van tweemaal 11 meter. Op het moment dat bij Arup-Sum de discussie ontstond met Total Fina over onveiligheid, is de baas van Arup-Sum, Ian Gardner, speciaal naar Antwerpen gekomen. Hij begreep er niets van. Zijn firma doet niets anders dan dit soort zaken onderzoeken. Zij waren toen bezig met de bouw van een tunnel in Londen, op dezelfde manier als waarop hier de tunnel onder het centraal station is gebouwd, dus met correcties. Hij vond het jammer dat een ingenieursbureau dat daarachter staat, politiek werd teruggefloten. Ik zou het rapport wel eens willen zien waarin Arup-Sum onveilig wordt verklaard.

Annick De Ridder: Het ging niet enkel over Total maar over alle Sevesobedrijven. Zij zeiden collectief dat ze zouden vertrekken wanneer er zo'n tunnel zou komen. Wij hebben deze discussie al meermaals gevoerd in 2012, 2013, 2014. Ik kan u enkel zeggen dat alle studies aantonen dat dit qua veiligheid niet mogelijk was, en dat Oosterweel er als beste uitkwam en dat de alternatieven niet voldeden.

Manu Claeys: Arup-Sum heeft nooit het geluk gehad om in de fase te belanden waarin wij zijn beland. Arup-Sum is na de volksraadpleging in de nevelen der tijd verdwenen. Het heeft ook nooit deelgenomen aan een procedure. Ik herhaal dat ik het interessant zou vinden om al die rapporten over Arup-Sum in te kijken.

Wij wisten dat we met Meccano door de haven gingen en dat die petrochemisch is. Tijdens de studie hebben wij met Antea en met de dienst-MER een Meccano 2 ontwikkeld. Het ging over verschillende tracés om na te gaan wat de beste routes waren doorheen de haven om dit soort problemen te vermijden.

De rapporten gaan over twee zaken: de impact van de bedrijven op de tunnel en de impact van de tunnel op de bedrijven. Over het eerste was het eindoordeel dat dit een probleem is van de bedrijven. Als zij een goed veiligheidsplan hebben, dan is dat deugdelijk. Wat de impact van de tunnel op de bedrijven betreft – ontploffingsgevaar – wil ik erop wijzen dat Arup-Sum 37 meter onder de grond ligt. Nogmaals, ik zou heel graag het veiligheidsrapport zien waaruit blijkt dat Arup-Sum ooit formeel is teruggefloten.

Mevrouw Bastiaens, een positief effect van het wegzuigen van het verkeer van de Kennedytunnel is dat daardoor minder verkeer op die zuidelijke ring rijdt. Dat neemt weer toe naarmate men verder gaat.

Als men er in de ochtendspits in slaagt om in de Kennedytunnel, die drie rijstroken heeft, slechts één rijstrook gevuld te krijgen met gedifferentieerde tol, dan creëert men daar een overcapaciteit en opent men opnieuw een soort van Liefkenshoektunneldebat. Iedereen vindt dat de Liefkenshoektunnel wordt onderbenut. Men moet proberen de tunnels die men bouwt gelijkwaardig en goed te benutten. Het grootste negatieve effect was dat men doordat Oosterweel zo performant is met gedifferentieerde tol, eindigde met 19.000 voertuigen aan het Sportpaleis.

Wat het viaduct van Merksem betreft, is het een beetje ironisch dat wij in ons plan-MER kennisgeving hebben gevraagd om beoordeeld te worden voor het afbreken van het viaduct van Merksem. We hebben zelfs voorgesteld om er een New York High Line van te maken. Het viaduct van Merksem is problematisch zoals het vandaag is. In het plan-MER is een lofzang gehouden over de Oosterweelverbinding omdat het viaduct van Merksem verdwijnt. Maar dat stond ook in onze kennisgeving. Dat was eigenlijk heel pijnlijk.

Greet Bergmans: Mevrouw De Ridder, de voordelen van Oosterweel die u opsomt, verwijzen allemaal naar rapporten en studiewerk. Ik dacht dat ik in mijn betoog net had verduidelijkt waarom die rapporten en dat studiewerk niet deugen.

Als we vandaag onze middelen naar voren willen schuiven en duiden, dan is dat niet om een gevecht aan te gaan, want dan hadden we ze hier niet publiek gemaakt. Dan hadden we ze beter voor ons gehouden en gewacht op het verzoekschrift voor de Raad van State.

Toen we in het traject zelf fouten vaststelden, hebben we de regering daarvan op de hoogte gebracht. Toen we merkten dat het openbaar onderzoek fout georganiseerd werd, hebben wij een aangetekende brief gestuurd naar toenmalig minister-president Kris Peeters met de melding wat er fout was en hoe die fout nog kon worden rechtgezet.

Ik denk dat die middelen voor het parlement heel relevant zijn. Net uit die middelen blijkt hoe wordt omgegaan met participatie en inspraak en hoe die aan de kant worden geschoven. Dat is ook in andere dossiers zeker en vast relevant. Ons betoog was niet naast de kwestie. We willen niet de handschoen opnemen maar we willen jullie wel waarschuwen.

Jan Peumans: Ik volg dit dossier al sinds 2004. Ik denk niet dat er een infrastructuurwerk is waar zoveel openheid over is gegeven als dit dossier. De

stapels die ik heb van alle voortgangsrapportages, die trouwens nog altijd lopen, getuigen van een grote openheid. Ik ben vijf jaar voorzitter geweest van deze commissie. Ik stond erop dat alles wat werd gevraagd, ook werd gegeven. U weet ook dat actiegroepen via parlementsleden werken, wat hun goed recht is. Volksvertegenwoordigers die aanvullingen vroegen, kregen die dan ook doorgaans. Ik ben voorstander van een heel grote transparantie.

Als ik over een aantal jaren met pensioen ga, wil ik doctoreren over het begrip 'maatschappelijk draagvlak in grote infrastructuurwerken'. Dat lijkt me heel interessant in dit dossier. Bij veel grote infrastructuurwerken heeft de overheid het soms heel moeilijk om de burger te betrekken bij de besluitvorming. Met het decreet op de complexe projecten hebben we geprobeerd om daaraan tegemoet te komen.

Ik woon 100 meter van een weg waar dagelijks 15.000 voertuigen voorbij rijden, waaronder veel vrachtvervoer, en ik heb jarenlang de oude gewestweg van Mechelen naar Leuven genomen. Het probleem van volksgezondheid doet zich dan ook niet enkel voor in Antwerpen. We hebben er zeker op technologisch vlak alle belang bij om vooruitgang te boeken. Het grote probleem van het autoverkeer gaat vooral over de uitstoot. Uw analyse is terecht, maar de vraag is wat de oplossing is.

Dirk Avonts: De afstandsnorm is de manier om eraan te werken omdat dan heel concreet kan worden gezegd dat er bijvoorbeeld geen ziekenhuizen mogen komen binnen 300 meter. Licht er een ziekenhuis binnen 300 meter van zo'n drukke verkeersweg, dan zijn er twee mogelijkheden. Ofwel verplaats je het ziekenhuis, ofwel maak je van de drukke verkeersweg een normale verkeersweg, zonder geluidsoverlast en uitstoot van fijn stof. De afstandsnormen die in voege zijn in Amsterdam en een paar staten van de VS, creëren een hele dynamiek waarbij vanzelf de ruimtelijke ordening in de goede richting gaat. Het is heel gemakkelijk te hanteren, zelfs gemakkelijker in rurale dan in stedelijke gebieden. Voor Vlaanderen kan dit een zeer goede hefboom zijn voor het beleid om op langere termijn te komen tot een ruimtelijke ordening die levenskwaliteit geeft en gezondheid.

Greet Bergmans: De participatie had ik niet bedoeld zoals u ze hebt opgevat. Er zijn in de MER-procedure zaken ingesproken door burgers en actiegroepen en terechtgekomen in de richtlijnen. Er zijn alternatieven ingediend door burgers. Net die participatie is terzijde geschoven. Daarover had ik het, en niet over de parlementaire participatie.

Steven Vervaeke: Ik voel me ook enigszins aangesproken door de steek dat we alle vier associaties hebben met één bepaalde partij. Het is natuurlijk niet toevallig als we bezig zijn met levenskwaliteit en zoeken naar een deugdelijke oplossing, dat we terechtkomen bij een bepaalde politieke kleur.

Ik ben dit dossier als amateur een viertal jaar aan het volgen. Het is heel moeilijk om lokaal contact te leggen met partijen die vertegenwoordigd zijn in de Vlaamse Regering omdat de partijtrouw in dit dossier zeer groot is. Dat wij een associatie hebben met Groen, is logisch, en het is tegelijk spijtig dat er geen mensen van andere partijen willen spreken voor deze zaak. Dat is een vaststelling.

7. Besluit

De voorzitter: Er wordt van de behandeling van het verzoekschrift een verslag gemaakt dat samen met het verslag van deze hoorzitting naar de plenaire vergadering gaat. Daar wordt verder beslist. Zoals Jan Peumans daarnet suggereerde, kan eventueel worden beslist dat het verzoekschrift on hold wordt geplaatst, zodat de indieners later zo nodig opnieuw kunnen worden gehoord.

Lies JANS,
voorzitter

Wouter VANBESIEN
Annick DE RIDDER,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
BAU	business as usual
CVA	cerebrovasculair accident
dB(A)	decibel (aangepast)
DNA	desoxyribonucleic acid
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
Lden	level day-evening-night
LNE	Leefmilieu, Natuur en Energie (departement)
Lnight	level night
MER	milieu-effectenrapport(age)
SRW/DRW	stedelijke ringweg/doorgaande ringweg
TV SAM	tijdelijke vereniging Studiegroep Antwerpen Mobiel (tijdelijke vereniging Belgroma, Gedas, Technum)
UGent	Universiteit Gent
VITO	Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek
WHO	Wereldgezondheidsorganisatie