Stuk **2047** (2008-2009) – Nr. 1

V L A A M S P A R L E M E N T

Zitting 2008-2009

21 januari 2009

VERZOEKSCHRIFT

over de Oosterweelverbinding in Antwerpen

VERSLAG

namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heren Bart Martens en Flor Koninckx

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;

de heer Jos De Meyer, mevrouw Cindy Franssen, de heren Frans Peeters, Johan Sauwens;

de dames Annick De Ridder, Fientje Moerman, de heer Marc van den Abeelen;

de heren Gilbert Bossuyt, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

de heer Frank Creyelman, mevrouw Katleen Martens, de heren Wim Van Dijck, Christian Verougstraete, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Dirk de Kort;

de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen;

mevrouw Els Robeyns, de heren Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Jan Peumans;

de heer Eloi Glorieux.

INHOUD

Blz.

I. Procedure 4

II. Inhoud van het verzoekschrift 4

III. Bespreking: hoorzitting met de eerste ondertekenaar en een raadsman 4

1. Toelichting door de heer Marc Goethals en de heer Wim van Hees, eerste verzoeker van het verzoekschrift 4

2. Bespreking 15

IV. Conclusie 25

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde op 4 december 2008 een hoorzitting met de vzw Ademloos over het ingediende verzoekschrift over de Oosterweelverbinding.

I. PROCEDURE

Op 3 september 2008 diende de heer Wim van Hees namens de vzw Ademloos bij de voorzitter van het Vlaams Parlement een verzoekschrift in over de Oosterweelverbinding in Antwerpen (verzoekschrift nr. 22 (2007-2008)).

Dit verzoekschrift werd op 23 september 2008 ontvankelijk verklaard door de voorzitter van het Vlaams Parlement en voor verdere behandeling verwezen naar de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie. Het verzoekschrift werd aan de commissieleden overgemaakt.

Er dient opgemerkt dat de voorzitter van het Vlaams Parlement in haar brief van 23 september 2008 aan de heer van Hees opmerkte dat het collectief verzoekschrift niet over de vereiste 15.000 handtekeningen beschikt (het indienen van een lijst van namen en e-mailadressen van personen die het verzoekschrift steunen, impliceert niet dat dit verzoekschrift door evenveel personen ingediend werd. Een verzoekschrift is pas ingediend als het ondertekend is), en dat de betrokken commissie autonoom kan beslissen of ze de eerste ondertekenaar wenst te horen.

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie besprak het verzoekschrift een eerste maal op 30 september 2008 en besliste tijdens de regeling van werkzaamheden om de eerste verzoeker bij wijze van gunst de mogelijkheid te verlenen om gehoord te worden in de commissie.

Praktisch besliste de commissie deze hoorzitting te organiseren in het kader van de behandeling van de elfde voortgangsrapportage van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) die plaatsvond op donderdag 4 december.

II. INHOUD VAN HET VERZOEKSCHRIFT

De verzoekers vragen dat het Vlaams Parlement hen hoort over de plannen voor de geplande Oosterweelverbinding in Antwerpen. Volgens hen werd het debat over dit dossier tot nog toe te eng gevoerd. Nochtans heeft het volgens de indieners zeer zware gevolgen voor de volksgezondheid, leefmilieu, planologie en economie. Om al deze aspecten in één samenhangend geheel te kunnen aankaarten, vragen de verzoekers gehoord te worden in plenaire vergadering.

III. BESPREKING: HOORZITTING MET DE EERSTE ONDERTEKENAAR EN EEN RAADSMAN

De commissie besliste de eerste ondertekenaar en een raadsman van de vzw Ademloos bij wijze van gunstmaatregel te horen in de commissie.

1. Toelichting door de heer Marc Goethals en de heer Wim van Hees, eerste verzoeker van het verzoekschrift

De voorzitter: Het is de bedoeling dat de eerste ondertekenaar, de heer van Hees, het woord zal nemen. De toelichting van de heer van Hees moet in drie kwartier afgerond zijn, want de regels die hier worden toegepast, zijn de regels van het parlement.

De heer van Hees heeft het woord.

De heer Wim van Hees, voorzitter van de vzw Ademloos: Dames en heren, het is me bekend dat we drie kwartier hebben om het woord te voeren. Er is een verschil van mening over het aantal sprekers. Ik ben verondersteld hier te zijn met een raadsman. Ik heb raadslieden bij omdat de medische sector een zeer gediversifieerde sector is en omdat het onderwerp zeer moeilijk is. Ik heb dus meerdere mensen bij die spreken vanuit hun eigen specialiteit: Tim Nawrot, professor milieu-epidemologie aan de Katholieke Universiteit Leuven en de Universiteit Hasselt, Marc Goethals, cardioloog uit Aalst, Dirk Avonts, professor huisartsengeneeskunde van de Universiteit Antwerpen.

Ik garandeer dat we binnen de drie kwartier blijven. Ik stel mijn tijd als voorzitter van Ademloos daarvoor ter beschikking. Ik heb een powerpoint bij, die ik ook kan verdelen.

De voorzitter: Mijnheer van Hees, zo werkt het niet. Wij bepalen hier de regels, u niet. Zo simpel is dat. *(Opmerkingen uit het publiek)*

Mevrouw, als u opmerkingen maakt, dan laat ik u onmiddellijk verwijderen uit de zaal. Is dat begrepen?

Mijnheer van Hees, wij maken hier de regels. Bij gunstmaatregel hebt u een verzoekschrift ingediend en mag u hier komen praten. Wij geven u het woord, maar alleen aan u.

De heer Wim van Hees: Mijnheer de voorzitter, alleen aan mij is uitgesloten. Ik heb recht op een raadsman.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de voorzitter, ik begrijp dat u de heer van Hees niet volgt met zijn voorstel om langer te kunnen spreken, maar hoe de vzw Ademloos die drie kwartier volpraat en of het met twee of drie sprekers gebeurt, dat doet toch niet ter zake. Het is toch de inhoud die van belang is. Laten we dus alstublieft die mensen aanhoren en, indien mogelijk, nog een aantal aanvullende relevante vragen stellen.

De voorzitter: Wij hebben uren gedebatteerd over wat kon en wat niet kon. Nu moet u niet afkomen om de regels te veranderen.

De heer Rudi Daems: Wij hebben niet gesproken over het aantal sprekers. We hebben het gehad over de duur.

De voorzitter: Regels zijn regels. Ook voor u.

De heer Rudi Daems: Er zijn geen regels over het aantal sprekers.

De voorzitter: Wij hebben afgesproken: de eerste gehoorde plus een raadsman.

De heer Wim van Hees: Van mijn drie raadsleden zal er nooit meer dan één tegelijk het woord voeren. Wij hebben drie kwartier de tijd, waarvan de eerste elf minuten al voorbij zijn.

De voorzitter: U beneemt uw tijd, niet de onze. Ik stop het om half elf.

De heer Wim van Hees: Ik ga een ogenblik in consultatie met mijn raadslieden.

De voorzitter: Uw tijd loopt.

De heer Wim van Hees: Laat het duidelijk zijn dat dit een gang van zaken is die wij niet erg appreciëren.

Marc Goethals zal, namens de drie medici, het woord voeren. Ik zal daarna mijn powerpoint presenteren.

De heer Marc Goethals, cardioloog Cardiovasculair Centrum Aalst: Ik begrijp dat het op minuten aankomt, dus ik zal maar beginnen. Ik vind het, eerlijk gezegd, niet helemaal normaal dat burgers die een initiatief nemen om hun leefmilieu en dat van de anderen te beschermen, door de politiek worden behandeld alsof ze oproerkraaiers zijn. Maar goed, het zij zo.

Wat de Oosterweelverbinding betreft, zullen we proberen het oogpunt van de volksgezondheid toe te lichten. De overheid baseert haar betoog grotendeels op het milieueffectenrapport (MER). Dat is natuurlijk een oneigenlijke toepassing van wat een MER is. Een MER beoogt na te gaan of een bepaald project milieuschade zal veroorzaken en zal voldoen aan bepaalde milieukwaliteitsnormen. Als een privéondernemer morgen een afvalverbrandingsinstallatie wil installeren, dan is de vraag inderdaad of hij de omgeving meer schade berokkent dan dat vandaag al het geval is. De Oosterweelverbinding is echter een project dat door de overheid wordt opgezet, en wat de overheid betreft gaat het in feite niet over de vraag of het project milieuschade veroorzaakt of de EU-normen respecteert, maar over de vraag of dat project, dat met ons geld wordt opgezet, de beste oplossing is voor de rampzalige milieusituatie van de Antwerpse agglomeratie vandaag. U kunt dat misschien nalezen in de powerpoint. De tijd zal wellicht ontbreken om daar in detail op in te gaan.

Wat dat MER betreft, zal bij alle dergelijke logistieke projecten en bedrijvenzones onder meer worden verwezen naar EU-normen. Er worden parameters gebruikt, zoals PM10, die hopeloos achterhaald zijn en een zeer slechte weerspiegeling zijn van wat een verkeersader doet qua luchtvervuiling (PM10: deeltjes fijn stof met aerodynamische diameter kleiner dan 10 micrometer. PM staat voor Particulate Matter). Ik zal dit misschien wat kort houden. Ik verwijs naar wat de heer Van Ghelue, hoofd van de dienst MER van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie van de Vlaamse administratie, niet de eerste de beste dus, op 8 juli liet optekenen in De Tijd, namelijk dat een goed milieurapport van een rotslecht project kan. Hij zei: “Je kunt een heel goed MER hebben van een rotslecht project. Daar spreken we ons niet over uit. Dat moet de vergunnende overheid dan maar doen.” Dat wil zeggen: u, heren en dames parlementsleden.

Wat het verkeer betreft, zijn er drie grote milieuproblemen.

De heer Dirk de Kort: Mijnheer de voorzitter, wij hebben dit vooraf besproken en beslist dat die mensen mochten komen spreken, als een gunst. Nu worden wij als parlementsleden echter telkens op deze wijze behandeld. We worden als oproerkraaiers, als saboteurs bestempeld. Ik heb extra mijn best gedaan om hier deze ochtend aanwezig te zijn. Ik heb al mijn andere afspraken verplaatst. Als men in deze stijl blijft doorgaan, wil ik vragen dat de werkzaamheden hier op een andere wijze kunnen worden voortgezet.

De heer Marc Goethals: Excuseer, maar ik heb niet gezegd dat u oproerkraaiers bent.

De heer Flor Koninckx: Ik treed het standpunt van de heer de Kort totaal bij. Dat is de tweede maal dat we hier worden beledigd. We zijn hier inderdaad om te luisteren. Als dat zo doorgaat, zit hier straks niemand meer van ons, denk ik.

De heer Marc Goethals: Ik heb niet gezegd dat u oproerkraaiers bent. Ik heb gezegd dat wij als oproerkraaiers worden beschouwd. Dat is een groot verschil.

De heer Flor Koninckx: Door ons, en dat is niet waar.

De heer Marc Goethals: Ik heb dat gevoel, maar goed, ik zal dat bijsturen.

Er zijn drie grote milieuproblemen. Er is het lawaai, dat in de publieke discussie eigenlijk nauwelijks aan bod is gekomen. Er is de luchtvervuiling. Er is de afname van de groene ruimte.

Wat is lawaai nu in feite? Lawaai is een hinderlijk geluid.'s Nachts is dat verantwoordelijk voor slaapverstoring. Overdag is het ook een ernstig probleem voor de volksgezondheid en de veiligheid omdat lawaai waarschuwt bij gevaar. Ik haal een studie van 2007 aan (Den Boer LC en Schroten A: Traffic Noise Reduction in Europe: CE Delft 2007).

In de EU, zo wordt geschat, zou vrijwel de helft van de bevolking worden blootgesteld aan een schadelijk niveau van verkeerslawaai. Per jaar ontwikkelen 250.000 mensen een nieuwe aantasting van hart en bloedvaten door lawaaioverlast alleen. Naar schatting 50.000 mensen per jaar zijn het slachtoffer van een fatale hartaanval. Dat lawaaiprobleem is tot op heden nauwelijks aan bod gekomen in de publieke discussie over de Oosterweelverbinding.

Wat doet lawaai met de gezondheid? Is dat een subjectief probleem? Ik ben ervan overtuigd, en de wetenschap met mij, dat dit niet het geval is. De eerste discussie over lawaaiproblemen is al sinds jaren bezig, met het nachtlawaai. Voor een medicus is het evident dat, als nachtlawaai de slaap verstoort, mensen er ziek van worden. Onrechtstreekse bewijzen leren ons immers dat slaapverstoring van eender welke aard, dus ook door lawaai, zeer ernstige gevolgen heeft voor de volksgezondheid. Voor een medicus is het indirecte verband tussen nachtlawaai en gezondheid in feite al meer dan voldoende. Voor de beleidsmakers is dat tot op heden nog altijd niet het geval: men wenst rechtstreekse bewijzen te zien van het ziekmakend en/of dodelijk effect van nachtlawaai zoals ten gevolge van weg- of luchtverkeer.

Maar er zijn vandaag wel degelijk bewijzen dat er een rechtstreeks verband bestaat tussen lawaai en gezondheidsschade. Ik verwijs naar het rapport van de Wereldgezondheidsorganisatie, dat in 2004 het daglicht heeft gezien. Dat is het LARES-rapport (http://www.euro.who.int/Document/NOH/WHO_Lares.pdf). In dat rapport worden een hele reeks aandoeningen in verband gebracht met nachtlawaai. Men heeft mensen gewoon de zeer milde vraag gesteld of hun slaap de jongste vier weken verstoord was geweest door nachtlawaai. Daaruit bleek dat er een grotere kans was op een hersentrombose, maagzweren, psychiatrische aandoeningen, astma en artrose. Voor een buitenstaander lijkt dat een beetje gek, maar de meest uiteenlopende ziekten lijken inderdaad verband te houden met nachtlawaai. Hetzelfde geldt overdag. Als mensen zich overdag gehinderd voelen door lawaai, blijkt er een repercussie te zijn op de gezondheid.

Waarom is lawaai zo schadelijk? Om te beginnen is de slaap enorm belangrijk. Slaapproblemen zijn geen banaal probleem. Het gaat verder dan het onaangename gevoel van ergens wakker van te worden. Als de slaap wordt verstoord, wordt ook een essentieel aspect van onze gezondheid verstoord. Als we in onze slaap worden gestoord, worden we sneller oud. Dan wordt de hele rist van beschavingsziekten in een versneld tempo ons deel. We moeten in onze slaap immers herstellen, ook in de biologische zin van het woord. Er is 's nachts een intense anabole activiteit. Het groeihormoon piekt gedurende de slaap, omdat het lichaam overdag schade oploopt, die 's nachts wordt hersteld.

Bepaalde functies zijn expliciet eigen aan de slaap. De geheugenfunctie, de plasticiteit van de hersenen (dat wil zeggen de manier waarop bij kinderen de hersenschakelingen worden aangelegd), het zijn activiteiten die uitsluitend tijdens de slaap plaatsvinden. Ik denk ook aan het afweersysteem. Als ik u vacci-

neer tegen hepatitis en ik laat u vier uur in plaats van acht uur slapen, dan scheelt dat vijftig percent op het antwoord van uw immuunsysteem. Daarom heeft de slaap ook een link met kanker en infecties. Ook het suikermetabolisme is een van de grote problemen. Mensen die te weinig slapen, krijgen vaker suikerziekte, worden dikker, krijgen hypertensie, worden insulineresistent.

Een eenvoudige verkorting van de slaapduur geeft een stijging van de sterftekans met 30 percent. De ideale slaapduur is ongeveer zeven uur. Mensen die minder slapen, hebben een hogere mortaliteit.

Waarom is ons lichaam zo kwetsbaar voor lawaai? Ons gehoor is opgebouwd als een vierentwintiguursalarm. Dat wij doorheen de hele fylogenese tot hier zijn geraakt, komt doordat het gehoor ons altijd heeft gered van calamiteiten, door te werken als vierentwintiguursalarm. Een aap kan bijvoorbeeld in een boom slapen. Een mens kan dat niet. Als een mens begint te dromen, worden zijn spieren slap, waardoor hij zich niet in een veilige plaats kan nestelen om te slapen. Om te kunnen overleven in de jungle, is hij afhankelijk van zijn gehoor. Als hij in een boom begint te dromen, ligt hij 's morgens op de grond. Een mens is dus altijd kwetsbaar in zijn slaap, en zijn overleving is afhankelijk van zijn gehoor, dat nooit slaapt en altijd gevaar blijft percepteren.

Dat wil ook zeggen dat elk lawaai tijdens de slaap én overdag een notie van gevaar inhoudt en altijd een zekere vorm van stressreactie uitlokt bij het organisme. Dat is de reden waarom lawaai 's nachts en overdag uiteindelijk resulteert in een hele reeks aandoeningen, die in de eerste plaats verband houden met het hart en de bloedvaten. Het is dus een illusie te denken dat men lawaai kan terugbrengen tot een probleem van een aantal neuroten die zich gehinderd voelen en die er wakker van worden, en dat degene die erdoorheen slapen daar helemaal geen schade van ondervinden. Lawaai heeft altijd repercussies op de gezondheid. Het subjectieve element is niet het essentiële. Het subjectieve element is slechts een facultatief antwoord op geluidsprikkels gedurende de nacht en overdag.

Een studie uit Berlijn (Spandau Health Survey) illustreert dat heel mooi. De studie stelt dat wie in een lawaaibelaste omgeving slaapt, dubbel zo veel kans heeft op hypertensie. Hypertensie is geen onschuldige zaak. Het is dé stille doder van de moderne, beschaafde mens. Als men van alle onderzochte mensen in de Berlijnse studie die groep van mensen bekijkt die met de ramen open slapen – de mensen die menen dat het nachtlawaai hen niet hindert – blijkt dat zij aan een risico op hypertensie worden blootgesteld dat maar liefst zes maal hoger is. De gevoeligheid voor lawaai is een gesel, maar het is tegelijk een middel waarmee het lichaam zich kan beschermen en zich uit een lawaaibelaste omgeving kan terugtrekken.

Objectieve geluidsbelasting is een probleem dat al lang in kaart gebracht had moeten zijn in België. Volgens de EU-regelgeving van 2002 hadden de geluidsbelastingskaarten al in juni van vorig jaar gepresenteerd moeten worden. Dat had in juni of juli van dit jaar moeten resulteren in een geluidsplan voor de hele Vlaamse regio. Maar dat is tot op heden niet gebeurd.

Het probleem blijft dus niet beperkt tot luchtvervuiling, wat op dit moment wel het 'hot topic' is dat is uitgegroeid tot een icoon in de media en de politieke sectoren.

Het tweede element dat ik wil aanhalen, is het probleem van de luchtvervuiling. We hebben in België een voortrekkersrol gespeeld. In 1930 zijn er in de Maasvallei tussen Verviers en Luik op één week tijd 60 mensen gestorven aan luchtvervuiling – de zogeheten 'Meuse Valley Catastrophe'. Er waren in die week ook honderden opnames, allemaal doordat er door een temperatuurinversie en door de concentratie aan industrie geen ventilatie meer was, wat een gigantische impact had op de volksgezondheid. Ook in Londen heeft de luchtvervuiling in de jaren vijftig tot een catastrofe geleid. Door de 'Londen Fog' zijn er duizenden doden gevallen.

De wetenschappelijke benadering dateert al van lang geleden. Het eerste echt grote onderzoek was de 'Six Cities Study' uit 1993, waarbij zes steden in de VS werden bestudeerd. Men heeft een aantal globale factoren met betrekking tot globale luchtvervuiling op een rij gezet. Men stelde vast dat de mensen die in de meest vervuilde stad woonden, 30 percent meer kans hadden om te sterven dan de mensen in de minst vervuilde stad.

Luchtvervuiling is een heel breed probleem: stikstofoxiden, zwaveloxide, koolstofmonoxide, het zwevend stof, waarvan het fijn stof veel media-aandacht krijgt. Zwevend stof is een allegaartje van allerlei partikels, gedeeltelijk van natuurlijke oorsprong en gedeeltelijk

van menselijke oorsprong, via verbranding van fossiele brandstoffen enzovoort, die in de lucht aanwezig zijn en die klaarblijkelijk in verband staan met een aantal gezondheidsindicatoren met sterfterisico.

Het fijn stof is onderwerp geweest van heel wat wetenschappelijk onderzoek, vooral sinds het begin van de jaren negentig. Hoe fijner dat stof, hoe schadelijker het ook is. Dat komt omdat de omvang, de partikelgrootte uitgedrukt in micrometer, bepalend is om te weten hoe ver dit stof in het lichaam doordringt. Onze huid vormt een natuurlijke barrière. Als men in een vervuilde omgeving rondloopt, zorgt de huid voor de bescherming. Men moet echter ook lucht inademen voor de zuurstof en om koolstofdioxide uit te wisselen. Op dat vlak is er een heel kwetsbare link met de omgeving. De alveolen, de longblaasjes geven een gigantisch groot oppervlak waar een directe toegang is van luchtvervuiling tot ons organisme. Hoe fijner die deeltjes, hoe groter de kans dat de uitwisseling met de omgeving plaatsgrijpt en dat de fijne deeltjes toegang krijgen tot het lichaam.

En dat gebeurt ook zo. Professor Nemery en professor Nawrot van de K.U.Leuven hebben daar een heel mooi onderzoek over gedaan. Als ratten fijn stof inademen, en men laadt dat met een radioactieve marker om het te kunnen traceren, dan blijkt dat fijn stof zich binnen de tien minuten in de lymfeknopen van de ratten te bevinden. Als men er in de plaats van de radioactieve marker iets anders op vasthecht zoals benzeen of polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK – meestal zijn de fijnstofdeeltjes koolstofpartikels, die zeer absorberend werken en waarop zich dus heel wat toxische substanties kunnen vasthechten), dan zullen die toxische substanties ook binnen de tien minuten in de lymfeknopen van die rat terug te vinden zijn. Men heeft het experiment niet herhaald bij de mens, maar naar analogie geldt dat ook voor de menselijke lymfeknopen. Dit verklaart de schadelijke effecten op het lichaam, op de bloedvaten enzovoort. Daar draait ook een groot deel van de discussie om. Zwevend stof: hoe fijner, hoe schadelijker!

Wat meet men in België sinds jaren? Het MER van de Oosterweelverbinding is gebaseerd op het PM10 omdat dat een historische parameter is. Op het moment dat de Lange Wapper geconcipieerd werd, was dat de enige EU-genormeerde maat voor de vervuiling door zwevend stof. Het probleem is dat het PM10 ('Particulate Matter' met een dimensie van < 10 µm) in de eerste plaats in belangrijke mate 'gecontamineerd' is door natuurlijke bronnen, door zeezout, door grindverwerking enzovoort. Het bestaat uit een grove ('coarse PM') fractie – tussen 10 en 2,5 – en een fijne ('fine PM' of PM2.5) fractie, die kleiner is dan 2,5 µm. Uit vergelijkend onderzoek is gebleken dat die grove fractie – het zeezout, het grove stof – nauwelijks schade veroorzaakt. Het gaat wel degelijk om PM2.5. Waarschijnlijk zal in de toekomst blijken dat het ultrafijne stof, dat nog fijner is – < 0.1 µm – nog veel schadelijker is. Voor PM2.5 waren op dat moment geen dwingende EU-normen voorhanden.

PM2.5 is nochtans vrijwel uitsluitend het gevolg van menselijke activiteit. Het is het stof bij uitstek dat men had moeten onderzoeken in een MER als men een grote snelweg in een stedelijke agglomeratie wil bouwen. Men heeft dat niet gedaan omdat er geen meetpunten waren en omdat er geen EU-regelgeving was. Op dat moment was er wel al een ontwerpdoelstelling, die ondertussen omgezet is in Europese regelgeving. Maar op dat moment vond men het niet nodig om dat op te nemen in de evaluatie van dit grote infrastructuurproject.

Het MER is daar trouwens zeer duidelijk over. Op pagina 70 van het deelrapport over de luchtvervuiling staat dat, ten opzichte van de ontwerpdoelstelling voor PM2.5, geen evaluatie kon gebeuren omdat er geen gegevens waren over de achtergrondvervuiling. Op dat moment waren er nauwelijks meetpunten. Men kon, met andere woorden, de impact van het fijn stof – het PM2.5, het stof van menselijke oorsprong, het tot op heden meest schadelijke fijne stof in de lucht – niet evalueren ter hoogte van de Oosterweelverbinding. En dat is een ernstig probleem.

Ik kan u jammer genoeg het CAFE-project (Clean Air Project for Europe) niet tonen. Daaruit blijkt dat Vlaanderen en Zuid-Nederland de meest vervuilde regio's zijn van Europa. Men schat dat er in België 13.000 mensen voortijdig sterven ten gevolge van PM2.5 of van vervuiling door fijn stof. Ook blijkt dat er in België een gemiddelde verkorting van de levensduur is van dertien maanden door PM2.5-vervuiling. Dat is een ernstig probleem. Voor jonge mensen ligt dat anders. Ik ben zelf echter 58 jaar. Het gaat daarenboven om een gemiddelde. Afhankelijk van de erfelijke constitutie en van andere factoren zou het dus wel eens vijf of tien jaar zou kunnen zijn, of helemaal niets. Dat is een belangrijk gezondheidsprobleem, dat een ingrijpende aanpak vereist.

Een groot infrastructuurwerk, zoals de Oosterweelverbinding – waarvoor volgens mij in feite geen MER nodig is –, waarbij al het vrachtverkeer, van noord

naar zuid, van oost naar west, van de haven, geconcentreerd wordt binnen de agglomeratie, in de buurt van Borgerhout en Merksem, kan gewoon geen goed project zijn. Het PM2.5 had men in kaart moeten brengen. Het feit dat er op dat moment geen regelgeving was, is geen excuus. Ik verwacht, mijnheer Koninckx, van een overheid dat ze anticipeert op de regelgeving en dat ze kijkt naar de belangen van de bevolking door na te gaan wat de gezondheidsproblemen zijn, wat de dreigingen zijn, en dat ze zich niet alleen toespitst op het al of niet voorhanden zijn van EU-regelgeving.

Ik ga even citeren wat PM2.5 eigenlijk betekent. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) zegt dat er geen veilige achtergrondconcentratie is. Met andere woorden, boven 2 à 3 microgram per kubieke meter geeft elke toename een stijging van het gezondheidsrisico. De WHO stelt voor dat 10 microgram de norm moet zijn. In Californië heeft men voor PM2.5 sinds 1998 een norm van 12.5 microgram. In de EU gaat men vanaf 2015 naar 25 microgram. U ziet de range: < 2-3 µg/m³ veilige achtergrond, WHO richtlijn < 10, Californië < 12,5 en Europa in 2015 < 25 microgram per kubieke meter. Dat is een pseudogevoel van veiligheid creëren bij de mensen.

Op de kaart van Europa is een zwarte vlek te herkennen, dat is België. Vlaanderen zal hoger scoren, omdat Vlaanderen veel dichter bevolkt is en dus ook een zeer dicht wegennet heeft.

Ik ga even refereren aan deze studie, want ze legt de link tussen PM2.5 vervuiling (het echte fijne stof) en cardiovasculaire ziekte en sterfte. U zult zich afvragen wat een cardioloog in het Vlaams Parlement doet als het over luchtvervuiling gaat. Dit is voor ons corebusiness. Het is een heel belangrijke risicofactor.

Dat blijkt onder andere uit deze studie die in The New England Journal of Medicine werd gepubliceerd. De studie ging bij 70.000 vrouwen na wat de impact was van luchtvervuiling, specifiek door het fijn stof van het dieselverkeer. Men ziet dat het blootstellingsbereik zich situeert tussen 3,5 en 28 microgram/m³. Herinner u dat de norm waar de EU naartoe wil gaan in 2015, 25 microgram is. Dat wil zeggen dat de normering die we gaan krijgen, zich aan het extreem hoge niveau van de grafiek situeert. In de x-as staat de vervuiling door PM2.5 en daarboven staat het risico op hart- en vaatziekten. U ziet dat er een toename is vanaf de achtergrondvervuiling tot die 'veilige' norm van 25 microgram die men ons in 2015 als de kwaliteitsnorm zal voorhouden. U ziet ook dat in de Verenigde Staten de federale norm 15 microgram is, en Californië het op 12,5 microgram kan houden. Dat om te illustreren dat normen, zo goed als een milieueffectenrapport, eigenlijk pseudoveiligheidscriteria zijn.

De gezondheidsrisico's van PM2.5 zijn gigantisch. Bij alles dat het stof tegenkomt als het door het lichaam trekt, kan het zijn toxiciteit manifesteren. De luchtwegen zijn uiteraard de eerste slachtoffers: astmatische aandoeningen bij kinderen en volwassenen, chronische bronchitis. Er is ook een relatie met longkanker. Maar verderop krijgt het via het vatenstelsel toegang tot het hart en de hersenen.

In die 'veilige' range tussen 2,5 en 25 microgram per kubieke meter zorgt elke 10 microgram per kubieke meter voor een toename van het risico om aan hart- en vaatziekten te lijden met 25 percent. Het risico om te sterven aan een hart- en vaatziekte neemt toe met 75 percent voor elke 10 microgram per kubieke meter. Het risico op een cerebrovasculair accident (CVA), (het minst het leuke binnen het spectrum aandoeningen waarmee ik geconfronteerd word, vanwege de gigantische kost op menselijk vlak en op vlak van kosten voor de gemeenschap), neemt toe met 35 percent.

Men slaat ons altijd om de oren met het feit dat het gaat om de achtergrondconcentratie en we daar niets aan kunnen veranderen, want het fijn stof komt over de grenzen gewaaid. In deze studie bleek heel duidelijk dat de intracityvariaties veel belangrijker zijn voor het effect op de mortaliteit dan de intercityvariaties. Vrij vertaald naar de Antwerpse situatie: het maakt een groot verschil of u in Brasschaat, Borgerhout of Merksem woont, wat men ook mag beweren over de globale impact van dit project op de luchtvervuiling in Antwerpen.

Ik wil illustreren dat men parameters gebruikt die totaal naast de kwestie zijn. Fijnstofvervuiling, zeker PM2.5, is niet in kaart gebracht, maar dat is een belangrijk probleem voor de volksgezondheid. Dat betekent nog niet dat PM10, zoals men hier laat uitschijnen, een goede parameter is om de impact van die snelweg te volgen. Dat blijkt uit een studie van het Nederlandse ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) uit 2007 (Invloed van de afstand tot een drukke verkeersweg op de lokale luchtkwaliteit en de gezondheid: een quick scan. In opdracht van: Directoraat-gene-

raal Milieu van het Ministerie VROM. Door Paul H. Fischer, Marten Marra, Joost Wesseling en Flemming R. Cassee).

Er worden drie polluenten vermeld: roet, polyaromatische koolwaterstoffen en benzeen. De rode blokjes stellen de situatie buiten voor en de gele de situatie binnen. De luchtvervuiling buiten vertaalt zich, behalve voor benzeen, in identieke en soms iets hogere vervuilingsgraden binnenshuis. Het gaat er dus niet om ramen en deuren te sluiten om de vuiligheid buiten te houden. Dat is een eerste probleem. De polluenten waarover we het hebben, dringen binnen in de woning en veroorzaken daar schade.

Men moet ook kijken naar de ratio. De ratio van 1 staat voor de verhouding van deze polluenten nabij een drukke verkeersas of in een landelijk milieu waar er geen verkeer is. Dan ziet u dat PM10 inderdaad – en dat bevestigt het milieueffectenrapport, wat hadden we anders verwacht – nauwelijks wordt beïnvloed door de aanwezigheid van verkeer in de onmiddellijke omgeving. Dit gebruiken om te zeggen dat het verkeer niets uitmaakt, is verkeerd. Men weet, als men die parameter kiest, dat het een slechte parameter is om de impact van de Oosterweelverbinding op de omgeving na te gaan. Dat is eigenlijk pure Kafka.

U ziet dat er betere parameters zijn, die dat veel beter reflecteren. De polyaromatische koolwaterstoffen, zeer schadelijke stoffen, en het roet zijn wel in belangrijke mate verhoogd in de nabijheid van een snelweg.

Men tracht hier eigenlijk het probleem van de luchtvervuiling door een snelweg door een agglomeratie te simplificeren tot een parameter die niet eens geschikt is om de impact van die snelweg op de omgeving te reflecteren.

Uit dezelfde studie van het Nederlandse ministerie van VROM blijkt dat in de binnenlucht van scholen zwarte rook en stikstofoxide meetbaar is tot op een afstand van 1000 meter van een snelweg. De situatie van vandaag in Antwerpen is rampzalig. Ik weet niet hoeveel scholen er in de buurt van de ring en de toekomstige Lange Wapper zullen zijn, maar die kinderen worden allemaal beschadigd door deze polluenten.

Dat dwingt deze onderzoeker van het ministerie van VROM tot volgende uitspraak over zwarte rook en NO2 in binnenlucht: "Op basis van deze gegevens kan worden geconcludeerd dat tot op minimaal 400 meter een invloed van snelwegen meetbaar is in de binnenlucht van de scholen."

"De conclusie die op basis van deze resultaten getrokken kan worden, is dat PM10 een slechte indicator is voor het verkeersgerelateerde luchtverontreinigingsmengsel."

"Toetsing aan de PM10-norm" – en daar draait heel de motivering van het MER om – "waarbij uitsluitend naar de massa, concentratie, wordt gekeken en niet naar de samenstelling, zou in dat geval vanuit gezondheidsoogpunt een inadequate beoordeling van de lokale situatie kunnen opleveren en dient daarom dan ook te worden afgeraden."

Zijn derde conclusie is: "Inachtneming van de kennis dat er rondom snelwegen tot op 1000 meter nog een bijdrage van verkeersemissies kan worden waargenomen, is vanuit gezondheidsoogpunt een betere raadgever."

U moet begrijpen dat ik hier niet zit als politicus, ik zit hier gewoon als arts. Ik ben geen inwoner van Antwerpen, ik ben geen lid van Ademloos, ik vind het gewoon mijn morele plicht om dit kenbaar te maken aan de mensen bij wie de beleidsverantwoordelijkheid ligt.

Oosterweel en fijn stof, wat betekent dat? Er zijn nauwelijks metingen van de huidige toestand. De parameter PM10 is absoluut geen goede reflectie van de verkeersemissies. PM10 wordt weinig beïnvloed door de verkeersemissies van de nabijgelegen snelweg, wat niet betekent dat er geen gezondheidseffecten zijn. De gezondheidseffecten reduceren tot fijn stof is een handige, maar in mijn ogen misplaatste oversimplificatie.

Ik ga er zelfs niet van uit, mijnheer Koninckx, dat dit een maligne instelling is. Het is gewoon de realiteit dat men dit onvoldoende heeft beoordeeld.

Als arts heb ik, niet alleen intuïtief, maar ook op het vlak van mijn kennis van de literatuur, helemaal geen milieueffectrapport nodig om tot de conclusie te komen dat het niet verstandig is om het verkeer uit te breiden doorheen een dense agglomeratie.

Een studie in Nederland uit 2002 van G. Hoek (Hoek G et al. Association between mortality and indicators of traffic related air pollution in the Netherlands Lancet 2002;360:1309) werd gepubliceerd in The Lancet – geen krant. Daarin kwam men tot de conclusie dat het risico om te sterven aan een hart- en vaatziekte nagenoeg verdubbelde als men op 100 meter van een snelweg woonde. In de Verenigde Staten was er een studie van Finkelstein (Finkelstein MM et al

Traffic Air Pollution and Mortality Rate Advancement Periods, Am J Epidemiol 2004), waaruit bleek dat het risico op totale mortaliteit met 20 percent toenam. Finkelstein becijferde dat het wonen binnen een afstand van 200 m van een snelweg de levensverwachting verkort met gemiddeld 2,5 jaar (ter vergelijking voor COPD is dit 3,4 en voor ischemisch hartlijden 3,1 jaar). De mortaliteit is bovendien rechtstreeks gerelateerd, volgens een studie uit Nederland, aan de intensiteit van het verkeer (Beelen R et al. Long term effects of traffic related air pollution on mortality. Environ Health Perspect 008:116:196).

In alle mogelijke stadia van de aandoening van hart- en vaatziekten en luchtwegaandoeningen blijkt afdoende dat de nabijheid van de snelweg en de intensiteit van het verkeer een belangrijk element is in het ziekmakend gebeuren.

Ik ga u een idee geven hoe ver die vervuiling reikt, met een studie van Gaudermann, die ook in The Lancet werd gepubliceerd (Gauderman WJ et al Effect of exposure to traffic on lung development from 10 to 18 years of age. Lancet 2007:369:571). In Californië heeft men 6000 adolescenten prospectief gevolgd tussen 10 en 18 jaar. Men heeft de longinhoud van die mensen gemeten. Dat is een heel eenvoudige parameter die niet liegt. Normaal komt de longinhoud van een kind tot een matuur getal op de leeftijd van 18 jaar. Als men de kinderen die naast een snelweg wonen – en ik verzeker u dat de luchtkwaliteit in Californië beter is dan in Vlaanderen – vergelijkt met de groep die meer dan anderhalve kilometer van de snelweg woont, ziet men dat de longinhoud nooit het mature volume bereikt. De referentie zijn de kinderen die het geluk hebben meer dan anderhalve kilometer van de snelweg te wonen, maar men ziet dat bij kinderen die dichter bij de snelweg wonen, de longinhoud nooit tot volledige wasdom komt.

Nu zult u vragen wat 100 milliliter longinhoud uitmaakt. Heel veel want de longinhoud is een determinant van uw levensverwachting. Dat zal bepalen wat de kans is dat die kinderen gezond oud gaan worden. Wat meer is, de situatie – waar zeer veel Vlamingen aan worden blootgesteld, want stel u eens voor hoeveel mensen binnen een band van drie kilometer van een snelweg wonen – is zeer ernstig in Antwerpen. Nagenoeg heel Antwerpen ligt binnen die gevarenzone van het snelverkeer. Het is niet gewoon snelverkeer, het zal vrachtverkeer zijn. Het is een eenvoudige meting dat die longinhoud niet volledig ontwikkeld wordt ten gevolge van blootstelling aan verkeer. Dat betekent dat deze jongeren ook geïmpregneerd zijn met andere polluenten. Ik heb verwezen naar benzeen, roet en polyaromatische koolwaterstoffen, wat zeer waarschijnlijk een invloed heeft op hun genetisch materiaal en de kans dat zij later kanker zullen krijgen.

Het laatste element is de groene ruimte. Antwerpen heeft nood aan groene ruimte. Een politicus met visie zorgt dat er een project komt waarbij de groene ruimte niet afneemt, maar gaat toenemen. Een recente studie, verschenen in The Lancet (Mitchell R and Popham F: Effect of exposure to natural environment to health inequalities. Lancet 2008:372:1655), geeft het sterfterisico, afhankelijk van de hoeveelheid groene ruimte in de omgeving. We weten allemaal dat mensen die veel geld hebben, grotere tuinen hebben en zich mooie omgevingen kunnen permitteren. Het is een 'nation wide' studie uit het Verenigd Koninkrijk. Men heeft het openbaar groen in parken en valleien in kaart gebracht en gecorreleerd aan de sterftecijfers. Men ziet dat er een lineair verband is: hoe meer groen, hoe beter de mensen kunnen overleven.

Ik vraag gewoon dat men bij het maken van afwegingen in dit project – en ik heb alle respect voor het belang van de Antwerpse haven – een eerlijke analyse maakt. Dat men de kosten van de Lange Wapper en de Oosterweelverbinding, of welke keuze men ook maakt, niet alleen meet aan de tonnen staal, de leningen bij banken enzovoort, maar dat men ook de impact op ons leven, onze gezondheid en dat van onze patiënten mee in rekening brengt (men noemt dat een maatschappelijke kosten-batenanalyse), en dat men dus ook de gezondheidseconomische kost in rekening brengt.

Er zijn in Vlaanderen voor de echte fijnstofpollutie, zijnde PM2.5 dat door menselijke verbranding wordt veroorzaakt, nauwelijks gegevens voorhanden. Voor de Oosterweelverbinding is er onvoldoende kennis om een evaluatie mogelijk te maken. Luchtvervuiling van een snelweg reduceren tot fijn stof alleen, is Kafka. De luchtvervuiling laat zich misschien wel gedeeltelijk meten in fijn stof, maar is veel meer dan dat. De snelweg maakt ziek tot over een afstand van drie kilometer. Men moet ook de lawaaibelasting bekijken, als men een snelweg maakt op 25 meter boven het maaiveld, midden in een stedelijke agglomeratie.

Mijn eerste prioriteit is om de groene ruimte erbij te betrekken en uit te breiden. Voor Antwerpen betekent dat dat men niet verkeer verkeerd mag bij creëren, maar ervoor moet zorgen dat de schade van het

verkeer van vandaag wordt geminimaliseerd. Dat is bijna alleen nog haalbaar in ondergrondse projecten.

Ik dank u voor de tijd die u mij heeft gegeven.

De heer Wim van Hees: Ik wil graag een opmerking maken bij de spreekgunst die u ons verleent. Wij zijn buitengewoon dankbaar voor die spreekgunst. Ik wil erop wijzen dat er ongelooflijk hard voor gewerkt is om in een positie te komen waarin men ons die gunst kan verlenen. Wij hebben er 17.000 handtekeningen voor geleverd.

Ik dank de professoren Nawrot en Avonts die niet aan het woord konden komen. Zij blijven nochtans ter beschikking voor u om met hun kennis een bijdrage te leveren tot dit forum.

Ik heb een aantal slides. Een manier om die te benoemen, is dat dit een poging is tot communicatie- en managementanalyse van de situatie zoals die zich vandaag presenteert.

Het begin van de slides gaat over vooronderstelde kennis. Men moet teruggaan tot de jaren vijftig omdat in 1958 in Antwerpen een mobiliteitsplan avant la lettre ontstond, waarbij er bij KB een ring werd vastgelegd dwars door de Antwerpse agglomeratie en een ring rond de Antwerpse agglomeratie. Binnen hetzelfde halfjaar van 1958 zijn die twee gepresenteerd en aangenomen door het parlement.

Antwerpen hield zich aan die deal. In 1969 werd de Kennedytunnel geopend. Inmiddels ligt er 40 tot 60 kilometer autobaan dwars door deze agglomeratie. Er is geen tweede agglomeratie in dit land waarin zoveel autobanen liggen dan in Antwerpen.

En deze commissie – en ik bedoel dan niet u als individuen, maar de commissie als forum – zag dat het goed was.

Er was no deal voor de groene rand rond Antwerpen, die leverancier had moeten zijn van ring 2. Het enige wat ooit ontstond, was de oplevering in 1991 van een stukje autobaan van Kallo tot het rondpunt van Beveren, waar die, bij wijze van spreken, eindigde in een patattenveld. De aansluiting met de E17 is nooit gemaakt. De inefficiëntie daarvan is daarom tamelijk totaal. De publiek-private samenwerking (pps) die ook toen de constructie was, is uitgekocht. De Antwerpse burger was de pineut.

En de commissie zag dat het goed was.

Van 1990 tot heden zien we een voorkombare verzadiging van ring 1. Het is evident dat ring 1 verzadigd wordt, als je ring 2 niet aanlegt. Gecombineerd met een havenexpansie met een specialisatie in containertrafiek, een petrochemische cluster die de derde van de wereld is en de bevolkingsdichtheid, werd Antwerpen een open riool vanuit milieustandpunt en leefbaarheidsstandpunt.

En deze commissie zag dat het goed was, ondanks een Europese regelgeving die daar best aandacht voor vroeg.

In 1996 werd de 'groenegordelburgemeester' Camille Paulus gouverneur van de provincie Antwerpen. In 1997 lanceerde hij de kreet 'Het infarct bedreigt Antwerpen en Vlaanderen'. Het grote kneedwerk is daarna begonnen.

En deze commissie zag dat het goed was.

In 2000 presenteren drie ingenieursbureaus een voorstudie, waarbij men schreef dat men niet de bedoeling had om op basis daarvan een beslissing te nemen, omdat het absoluut niet rijp was. Desondanks besliste de toenmalige minister van Openbare Werken, binnen de zes weken, dat er maar één tracé onderzocht zou worden – niet eens een van die zes – en dat dat het tracé met de brugtunnel was. Bovendien zei hij dat de debatten gesloten waren – de gouverneur had immers een democratisch draagvlak gepresenteerd –, dat de pps de ideale oplossing was, dat 500 miljoen euro een koopje was voor zo'n oplossing, dat de eerste spade in 2005 de grond in zou gaan en dat de oplevering in 2010 zou gebeuren.

En deze commissie zag dat het goed was.

In 2005 was er geen eerste spade, maar voor de rest liep alles voorspoedig. Het mobiliteitsplan werd met unanimiteit – wat nagenoeg ondenkbaar is in een democratische instelling – goedgekeurd. TV SAM (Studiegroep Antwerpen Mobiel) werd opgericht, de BAM werd opgericht. De centrale opdracht was: 'Sluit de ring!' Slangen werd benoemd. Het communicatieoffensief werd begroot en ingezet.

En deze commissie zag dat het goed was.

Er is geen voorgaande dat grote openbare werken grote communicatiebudgetten kregen. Ik zou wil-

len dat u daar even, vijf seconden, over nadenkt. Dit is een eerste, zonder voorgaande. Noch voor de Kennedytunnel, noch voor de ring, noch voor de Liefkenshoektunnel, noch voor het Deurganckdok, noch voor de vernietiging voor Doel, is ooit een communicatiebudget beschikbaar geweest.

Dat brengt mij tot de vraag: wie was er bang voor Virginia Woolf? Er was aanwezig: een dreigend infarct, een schitterende oplossing, een totaal democratisch draagvlak, een gewillige commissie van Openbare Werken, een gewillig college van burgemeester en schepenen. En toch een monsterbudget. Om wat op te lossen? Ik vind het heel merkwaardig.

Ik noem dat het Plan: de combinatie van de politiek, de BAM en Groep C. Die combinatie heb ik onderzocht. Ik noem dat – retorisch – een spelletje Monopoly. Men neme, veel te vroeg, een politieke in plaats van een onderbouwde beslissing. Men schakele systematisch alle alternatieven uit. Men vinde een gloednieuwe procedure uit: een kwaliteitskamer waarover daarvoor nooit is gehoord en daarna nooit meer is gehoord. Men scheppe daardoor een monopolist: Noriant. Men legge alle tegenstand het zwijgen op.

Monopoly II. Men schakele de lokale politieke tegenstand uit. Ik zal geen namen noemen. Men schakele de private havenopinies uit. Men onderzoeke, met de nieuwe burgemeester, rap rap een tunnelalternatief. Men citere dit daarna uitvoerig, zonder het ooit aan iemand te tonen. Men 'MERRE' het eerste alternatieve plan van de stRaten-generaal illegaal weg, want getekend door iemand in loondienst van BAM. Men klassere het alternatieve plan vertikaal maar houdt het zogenaamd tot de zomer van 2007 onder water, maar beweert dat het nog onderzocht wordt.

Dat brengt me bij Monopoly III. Men beschikt ten slotte over een machtige communicatiemachine met nagenoeg onbeperkte financiële middelen. Ik zeg u dit als iemand met 30 jaar ervaring in commerciële communicatie. Ik leidde de grootste reclamegroep van dit land. Men stelde, bij deze middelen, bovendien machtige mensen ter beschikking: ministers, burgemeesters, schepenen die à la carte dit project verdedigden in een gewillige lokale communicatieomgeving in Antwerpen, met reclametechnieken, betaald door en losgelaten op de belastingbetaler.

De technieken bestonden erin om in feite een oneindige herhaling te maken van simpele boodschappen: 'Omo wast wit', 'Omo wast wit', 'Omo wast wit'. Dat in primetime laten zeggen door de juiste mensen, doet iedereen geloven dat Omo wit wast. Diezelfde methodiek wordt toegepast op dit project: 'De ring moet dicht', 'De ring moet dicht. Het mobiliteitsplan is één en ondeelbaar.' Ik vraag aan iedereen die hier aanwezig is: wie gelooft dat het mobiliteitsplan één en ondeelbaar is? Niemand volgens mij. Desondanks blijft men het herhalen. Wie is tegen trams en fietspaden? Als je het over een retorische vraag hebt, dan kan die tellen. Geen hond is tegen trams en fietspaden. Maar toch blijft men die vraag herhalen aan mensen die tegen de Oosterweelverbinding zijn.

Wat kiest u: files of Barabas? Dat is natuurlijk geen keuze. Niemand heeft zich ooit uitgesproken voor Barabas, maar ook niemand voor files.

Boortunnels kunnen niet in Antwerpen. Ik weet niet of u het tunnelcongres hebt kunnen meemaken, maar ik denk dat u dan tot de conclusie was gekomen dat boortunnels wel kunnen in Antwerpen, maar nooit onderzocht zijn door BAM. BAM is altijd blijven volhouden dat boortunnels niet kunnen in Antwerpen en dat tol niet kan in de Kennedytunnel. Ik daag opnieuw iedereen hier uit om nog altijd te blijven beweren dat tol niet kan in de Kennedytunnel.

De volgende uitdaging is dat u zou zeggen dat de formule van BAM wel kan. Op het niveau van de Europese regelgeving kan de formule van BAM niet en die van de stRaten-generaal wel.

Linkeroever krijgt een ecologische facelift. Terwijl er honderd hectaren groen en bossen verdwijnen voor de Oosterweelverbinding, presenteert men het alsof men een geweldig cadeau geeft aan Linkeroever. Ik vind het te belachelijk voor woorden.

Rechteroever krijgt een schitterend landmark. Dat hebben we talloze keren in de media gezien waarbij de landmark altijd vanuit de verkeerde kant gefotografeerd wordt om inderdaad een landmarkachtig perspectief voor te stellen en nooit te laten zien wat er gebeurt op het niveau van de populatie die er langs woont. Het gaat ten koste van de gezondheid van honderdduizenden mensen.

Het brengt me in 2008. Met enige trots zeg ik dat er toen een nieuwe speler opstond: Ademloos. Wij lanceerden onze eigen mantra's want wij kennen die technieken ook. De eerste was: 'Zwijgen is geen optie voor een medicus', 'Zwijgen is geen optie voor een medicus', 'Zwijgen is geen optie voor een medicus'.

Ik nodig u uit om na te denken over het feit dat de medische sector gebonden is aan 'schuldig verzuim'. Maar politici die zoveel informatie krijgen – dit excuus wil ik u wel aanreiken: dat in 1997 niet alles bekend was wat vandaag wel bekend is – worden uitgenodigd om de dingen die ze nu wel weten, mee te nemen in hun besluitvorming.

De volgende mantra is: 'Fijn stof is slecht voor u', 'Fijn stof is slecht voor u'. 'Bufferbossen hebt u nodig', 'Bufferbossen hebt u nodig'. Honderd hectaren Sint-Annabos kappen, is een buitengewoon slecht idee. Het enige bufferbos tussen de chemische industrie en Linkeroever en het district Antwerpen wil men vernietigen om er een slibstort van te maken.

Waarom zijn er geen andere alternatieven dan 'De ring moet dicht'? Mensen vragen ons dit voortdurend. Ten slotte, kan iemand mij uitleggen, als we weten dat 1000 meter bij een drukke structuur gevaarlijk en zelfs dodelijk is voor de gezondheid, waarom dan 1000 Waaslanders bij de vermoede aansluiting van de Liefkenshoektunnel naar de E17, belangrijker zijn dan 250.000 Antwerpenaren? Ik heb die vraag al bij herhaling gesteld en ik wacht nog altijd op een antwoord. Ik vind dat een onbegrijpelijke logica.

Er kwam een mediadoorbraak en een einde aan de gedweeë publieke opinie.

En deze commissie zag nog altijd dat het goed was.

De gevolgen. Er kwamen nieuwe beheerders, allemaal uit het bedrijfsleven, alsof de issues niet van een totaal andere aard zouden zijn. Het Horvath-alternatief, waar nooit meer van gehoord werd, werd opnieuw opgegraven. De stRaten-generaal kreeg eindelijk erkenning. Er kwam een Europees onderzoek. En op 3 november, nog nooit vertoond, kwam het allereerste publieke debat tussen BAM en actiegroepen.

De tragische balans van tien jaar – wat ik noem – mismanagement, is dat de tracébeslissing inmiddels is uitbesteed aan Londen. De tunneltechniekbeslissing is uitbesteed aan Londen. Ik zou denken dat het beslissingen zijn die zo extreem belangrijk zijn voor Antwerpen, dat het in Antwerpen zou gebeuren.

Het democratisch draagvlak is onbestaande. Het ligt aan diggelen. De financiering is inmiddels totaal onzeker. Dat is natuurlijk zeker niet uw verantwoordelijkheid, maar het is wel een vaststelling. De timing is totaal onzeker geworden. Nu probeert men de gezondheidsproblematiek interuniversitair onder te brengen, alsof dat een glijmiddel zou zijn. Een ruimer oplossingsscenario dan 'De ring moet dicht' blijft even onbespreekbaar als het altijd is geweest. De Europese communicatieaanbesteding en een communicatieoffensief worden aangekondigd door BAM, want de Oosterweelverbinding is een communicatieprobleem. Dat is natuurlijk buitengewoon merkwaardig. De Oosterweelverbinding is zonder enige twijfel geen communicatieprobleem, maar een gigantisch product- en conceptprobleem. Het is ondenkbaar een vrachtwagenbaan dwars door een agglomeratie te leggen, gezien alle gezondheidsgegevens die daarover beschikbaar zijn. Dat is niet van deze tijd.

Ik vat samen. Het besluit van 2000 was dus voorbarig en eenzijdig. Dat weten we allemaal. Daarvoor heeft BAM een totaal verkeerde opdracht gekregen. Dat meen ik werkelijk ten aanzien van BAM. Die opdracht was de ring te sluiten, in plaats van: voorkom een verkeersinfarct in Noord-Vlaanderen, en niet in Antwerpen. Daardoor ontstond een gigantisch productprobleem. Dat is de volgorde waarin de dingen zijn gebeurd. Dit is tragisch gemismanaged door de betrokken partijen, collectief gevangen in hetzelfde 'prisoners' syndrome'. Men moest elkaar vasthouden, want de groenen hadden wat gekregen, de socialisten hadden wat gekregen, persiflagewijs gesteld. Men was dus elkaars gevangene, en de Oosterweelverbinding was en is natuurlijk totaal achterhaald, zowel planologisch als qua gezondheid en duurzaamheid. Deze commissie weet dat, want u bent heel verstandige mensen. Het college van Antwerpen weet dat. Patrick Janssens zei al jaren geleden dat de Oosterweelverbinding geen lust, maar een last is voor zijn stad. De haven weet dat. De media weten dat. De belastingbetaler weet het en de kiezer weet het.

Ik spreek u dan ook toe als was u de Hoofden van Lebak. Ik nodig u uit om er even van uit te gaan dat 2009 een verkiezingsjaar is. Vanaf maart bent u de baan op om uzelf te verkopen. Ik nodig u uit om voor die tijd niet die beslissing te nemen waardoor er een strop rond Antwerpen wordt gelegd. Dat zou toch eigenlijk ondenkbaar moeten zijn. De lokale omstandigheden in deze kwestie zijn totaal veranderd. De wereldwijde omstandigheden zijn ook totaal veranderd. We zijn op weg naar een wereldwijde recessie, met totaal achterhaalde groeicijfers voor haven- en meer specifiek containerontwikkelingen. 2008 is het einde, de 'tipping point' voorbij, van de combinatie van goedkope arbeid en goedkoop transport. Het

einde van de mondiale herlokalisatie is een onderdeel van die evolutie, denk ik te mogen weten. Het is het einde van de economische expansie, zonder dat er sprake is van een ecologische doorrekening. Ergo, business should not go on as usual.

De besluiten dateren van 1997. Dat is echt de vorige eeuw. U kunt er niet mee doorgaan dit als goed te beschouwen. Dat zou immers betekenen dat u een deel bent van het probleem in plaats van een deel van de oplossing, en daarvoor wordt u niet betaald door uw kiezers. U zou ook moeten weten tot welke type regeerder u zich rekent: zij die vooruitzien of zij die vooruitrijden met de rem op. Ik nodig u uit dit te bekijken als een kans.

2009 is een verkiezingsjaar. Ik nodig u uit een moratorium in te stellen in dit dossier. Ik nodig u uit te durven – maar dan ook werkelijk en fundamenteel – te evalueren, via een multidisciplinaire commissie, waarbij de slogans worden vervangen en de historische spoken, zoals de Lange Wapperbrug, worden begraven. De Antwerpse verkeersproblemen zijn bovengemeentelijk. Ze zijn zelfs bovenprovinciaal en zelfs bovennationaal. We vragen dus een oplossing die ruimer is dan Antwerpen. Het lijkt de evidentie zelve dat dit zou moeten kunnen worden beoordeeld.

Naar onze smaak en de smaak van de medici die ons godzijdank omringen, moeten daarbij de noties volksgezondheid en duurzaamheid mee in overweging worden genomen, en dat minstens evenwaardig aan economie en mobiliteit. Ik nodig u uit daarbij niet zozeer te streven naar politieke verhoudingen, dan wel naar competentie.

Ademloos wenst deze commissie sterkte met de verpletterende verantwoordelijkheid die ze draagt. Ik dank u van ganser harte voor de gelegenheid om dit te mogen zeggen. Ik spreek hier, denk ik, namens meer dan 40.000 mensen.

2. Bespreking

De heer Bart Martens: Ik wil de sprekers danken voor hun interessante uiteenzettingen. Ik heb al het genoegen gehad om dokter Goethals ook in Antwerpen bezig te horen, in de Bourlaschouwburg.

Ik wil wel één ding rechtzetten. Dit parlement, en zeker de commissie voor Leefmilieu, is wel degelijk bekommerd om die problematiek. Zelf heb ik enkele maanden geleden minister Crevits geïnterpelleerd over het uitblijven van die geluidsbelastingskaarten en het feit dat die geluidssaneringsplannen, conform de Europese richtlijn Omgevingslawaai, niet tijdig worden opgemaakt. Dat heeft geresulteerd in een motie die, als ik me niet vergis, zelfs unaniem door dit parlement is goedgekeurd. Het is dus niet zo dat we die problematiek aan ons laten voorbijgaan, hoewel hier soms die indruk werd gewekt. Voor de geïnteresseerden: we hebben straks in de commissie voor Leefmilieu ook nog een voorstel van resolutie over de fijnstofproblematiek. Ook wat dat betreft, blijven we dus zeker bij de les.

Dokter Goethals, u zegt dat een MER van een slecht project soms zeer goed kan zijn. Ik denk inderdaad dat een MER een ‘best professional judgement’ is. In de beoordeling van de fijnstofproblematiek heeft het MER zich gebaseerd op die PM10-parameter. Dat heeft inderdaad te maken met het feit dat er op dat ogenblik onvoldoende meetgegevens waren wat PM2,5 betreft. Er was ook nog geen normering voorhanden. De toetsing was dus ook moeilijk. Men heeft zich dus inderdaad gebaseerd op die PM10.

Ik stel vast dat de fijnstofconcentraties in de Antwerpse agglomeratie, die in het MER op basis van de emissienorm PM10 worden berekend, tegen 2015 met 70 percent zullen dalen. Dat is vooral aan de verbetering van de voertuigtechnologie te danken. Ons infrastructuurbeleid heeft daar eigenlijk weinig mee te maken. Vanaf 2009 moet in elke nieuwe in Europa geproduceerde wagen een roetfilter worden ingebouwd. Die filters reduceren de uitstoot van fijn stof tot een fractie van de huidige uitstoot. De vernieuwing van ons wagenpark zal tot een verbetering leiden. Ik vraag me dan ook af waarom die afname niet evengoed voor PM2.5 zou blijken. Dokter Goethals beschikt misschien over andere aanwijzingen. Volgens mij zullen de ingebouwde roetfilters ook de uitstoot van nog kleinere stofpartikels doen afnemen.

Dokter Goethals heeft verklaard dat de herleiding van de gezondheidsproblemen tot de fijnstofproblematiek een handige, maar misplaatste oversimplificatie vormt. Ik vraag me af wie daarmee is begonnen. De politiek heeft de gezondheidsproblemen niet tot het fijn stof herleid. Volgens mij heeft vzw Ademloos dit probleem als eerste op de agenda geplaatst. Op zich is dit een goede zaak. Het MER bestudeert echter niet enkel het fijn stof. Er wordt ook naar stikstofoxide en naar andere polluenten met ernstige

gezondheidsimplicaties gekeken. Ook in dit verband stel ik me de vraag waarom we geen evenredige daling te zien zouden krijgen als voor PM10.

De belangrijkste vaststelling die ik uit het MER kan afleiden, is de gigantische verbetering van de luchtkwaliteit tussen vandaag en 2015. Of de Oosterweelverbinding nu al dan niet wordt aangelegd, heeft echter amper een invloed op de luchtkwaliteit. Uit de verschilkaart blijkt dat de aanleg van de Oosterweelverbinding amper een verschil maakt.

Er zal sowieso veel verkeer door Antwerpen blijven stromen. Dat staat los van de vraag of we de kleine ring al dan niet willen sluiten. Ik citeer vzw Ademloos: "De inachtname van de kennis dat er rondom snelwegen tot 1000 meter nog een bijdrage van verkeersemissies kan worden waargenomen, is vanuit gezondheidsoogpunt een veel betere raadgever". Dan zakt toch mijn broek af als ik dezelfde vzw ervoor hoor pleiten de grote ring rond Antwerpen tot stand te brengen. Dat is het alternatief van de vzw, die kilometers nieuwe snelwegen in de agglomeratie wil aanleggen. De aanleg van de grote ring zou het oude tracé in de zuidelijke rand volgen. De verbinding zou door Ranst, Boechout, Kontich, Edegem en zelfs Hemiksem lopen. Hierdoor zou een veel grotere bevolking binnen de contouren van 1000 meter rond een snelweg komen te wonen. Dit lijkt me moeilijk te rijmen met de stelregel dat er juist zo weinig mogelijk mensen in een straal van 1000 meter rond een snelweg mogen wonen. Het laatste wat we in dat geval mogen doen, is nieuwe snelwegen aanleggen. De sluiting van de ring lijkt me dan ook geschikter dan de aanleg van een grote ring rond Antwerpen.

Volgens de heer van Hees is de Oosterweelverbinding een productprobleem en geen communicatieprobleem. Uit de nieuwe, onafhankelijke studie die de Vlaamse overheid heeft besteld, zou kunnen blijken dat de tunneloptie haalbaar, betaalbaar en beter is. Zal hij die optie dan ook afwijzen? Een tunnel zou immers ook een Oosterweelverbinding vormen. Moet dit volgens hem dan ook in de tuin van andere mensen worden aangelegd? Moeten we dan ook uitwijken naar de zuidelijke rand om daar een grote ring aan te leggen?

Mijn laatste punt betreft de reeds vermelde wet uit 1956, die destijds nog door toenmalig minister Van Audenhove is opgesteld. Toen is beslist dat beslissingen over de aanleg van autosnelwegen in Brussel en niet op het niveau van de afzonderlijke gemeenten moeten worden genomen. Moeten we ons verlaten op de resultaten van een referendum dat alleen in Antwerpen is gehouden? Indien de heer van Hees zijn zin krijgt, wordt het probleem verplaatst naar heel wat gemeenten in de zuidelijke rand van Antwerpen. Aangezien daar geen referendum wordt gehouden, moeten de bewoners van die gemeenten dit alternatief zomaar slikken. Lijkt het niet logisch, los van wat de bevolking van een bepaalde gemeente zegt, die beslissing toch in Brussel te nemen?

De heer Rudi Daems: Mijnheer de voorzitter, ik wil dokter Goethals voor zijn schitterende en onderbouwde uiteenzetting bedanken. Ik vind het jammer dat professor Nawrot en dokter Avonts niet de gelegenheid krijgen hier te spreken. Ik heb tijdens de regeling van de werkzaamheden om een hoorzitting gevraagd. Op die manier had u zich niet achter formele en institutionele argumenten moeten verbergen. Bij de behandeling van een verzoekschrift mogen immers slechts twee sprekers aan bod komen. Ik vind dit een voorbeeld van hoe met het draagvlak wordt omgesprongen.

Ik deel de analyse van dokter Goethals van de intracity- en intercity-effecten van lawaai en fijn stof. Ik wil daar zelfs nog een punt aan toevoegen. Op basis van verschillende modellen is gebleken dat de bijdrage die ons land levert op het vlak van gezondheidsschade ten nadele van onze buurlanden – en dan kijk ik vooral naar het Ruhrgebied – veel groter is dan de gezondheidsschade die een aantal landen importeren in ons land.

Dokter Goethals, ik wil u in verband met de problematiek van lucht en fijn stof een vraag stellen over tunnels. Weet u of er rapporten of analyses zijn die effectief zeggen wat de effecten zijn van de aanleg van een tunnel en de installatie van filters en dergelijke op de luchtverontreiniging en de uitstoot van fijn stof in de omgeving?

Mijnheer van Hees, u hebt een zeer levendige en gevatte presentatie gegeven. Ik deel uw mening over de kroniek van een in de loop der jaren verdwenen draagvlak. Ik deel ook uw mening over de afbouw van de eenheid en ondeelbaarheid van het masterplan. Indien u een aantal hoorzittingen zou hebben bijgewoond, zou u weten dat dit punt in de loop der jaren voortdurend door verscheidene collega's werd aangehaald. Ik deel ook uw mening over de Kennedytunnel en Europa. Ik zal straks in mijn interpellatie die vraag stellen aan ofwel minister-president Peeters

ofwel minister Van Mechelen, ik weet nog niet wie het zal zijn. Uit de hele discussie met Europa over de tolnotificatie en alles eromheen is gebleken dat de beslissing om geen tol te heffen in de Kennedytunnel geen gevolg is van de Tolrichtlijn. Dit is een politieke beslissing. Het is perfect mogelijk om tol te heffen in de Kennedytunnel. Dat zal Europa eerstdaags officieel bekendmaken aan minister-president Peeters of aan minister Van Mechelen.

Mijnheer van Hees, ik ben het niet eens met uw analyse over de rol die deze commissie heeft gespeeld. Wij zouden een heel andere situatie hebben gekend indien de voortgangsrapportage niet in het leven zou zijn geroepen een jaar of vier, vijf geleden. Bijvoorbeeld het feit dat het alternatieve onderzoek nu grondig wordt uitgevoerd door een volgens mij redelijk fatsoenlijk buitenlands bureau, hopelijk wars van alle belangen, is te danken aan deze commissie. Ik wil u dezelfde vraag stellen als de heer Martens: wat is het standpunt van Ademloos indien we, op basis van het alternatieve onderzoek, in een tunnelconstructie terechtkomen? Daarom stel ik ook mijn vraag aan dokter Goethals over de effecten in de omgeving.

Mijnheer van Hees, ik heb ook een probleem met uw standpunt als u opnieuw pleit voor een grote ring door het Waasland. Mijnheer Martens, ik heb ook de avond in de Bourlaschouwburg bijgewoond, ik heb daar niet zo expliciet horen pleiten voor een grote ring rond Antwerpen. Als het zo is, mijnheer van Hees, dan vervalt heel uw redenering over densiteit in agglomeraties en stedelijke omgevingen. De densiteit ten zuiden van Antwerpen is veel groter. Dit kan dus niet. Voor ons kan de grote ring niet worden doorgetrokken in de Waaslandregio.

De heer Jan Peumans: Ik wil mij eerst en vooral verontschuldigen voor het feit dat ik hier te laat aankwam. Ik heb de trein genomen van kwart voor zeven en ik ben om tien over negen in Brussel-Centraal aangekomen. De 60 miljoen die Schouppe indertijd voor ABX over de balk heeft gegooid, zou beter in nieuwe locomotieven zijn geïnvesteerd. Dan waren we hier op tijd geweest.

Mijnheer van Hees, ik wil u feliciteren. Er is hier een administratieve discussie geweest over die 6000 of 8000 mails. Dat iemand een mail verzendt, kunt u ook zien als een soort handtekening. U hebt de kans gekregen om hier toe te lichten wat wij al hebben leren kennen door al uw mailverkeer. Wij kennen ook de visie van dokter Goethals. Wij hebben hem ook gehoord in de Bourlaschouwburg.

Mijnheer de voorzitter, het is spijtig dat de regering op dit ogenblik niet aanwezig is. Ik stel vast dat geen enkel lid van de regering wordt geconfronteerd met wat de heren Goethals en van Hees hier naar voren hebben gebracht. Nochtans was bij een door de gemeente Zwijndrecht ingediend verzoekschrift, dat hier in 2003 werd behandeld, de toenmalige minister Bossuyt wel aanwezig. Hij heeft zich toen in het debat gemengd.

Maar misschien zitten onze regeringsleden nog in een dienstvoertuig en kunnen ze door het drukke verkeer niet hier geraken. Dat is jammer, want de visie van dokter Goethals zou moeten worden geconfronteerd, niet zozeer met het management van de BAM maar met de houding van de regering, gekoppeld aan de visie van het stadsbestuur van Antwerpen en het gemeentebestuur van Zwijndrecht. Dit is een zeer technische discussie, die wij hier niet in twee minuten zullen kunnen oplossen. En daarbij houden we rekening met de opmerking van de heren Martens en Daems.

Het zou goed zijn, mijnheer de voorzitter, dat wij bij het ingediende verzoekschrift toch op de een of andere manier de visie van de regering zouden horen. We kunnen wat hier werd voorgedragen in een interpellatie gieten en vervolgens de mening van de regering vragen. Het zou goed zijn indien dit debat zou plaatsvinden. Ik weet wel wat af van vliegtuiglawaai, zoals dokter Goethals weet. Niemand moet mij ervan overtuigen dat dat ongezond is. Daarover zijn al voldoende studies geproduceerd.

Mijnheer van Hees, u bent een zeer gewaardeerd communicatieman geweest. U bent de leermeester geweest van mensen die het zelfs tot burgemeester hebben geschopt, maar met uw analyse over deze commissie ben ik het niet altijd eens. Toen wij in 2005 deze voortgangsrapportage vroegen – en het mag gezegd worden dat ik een van de initiatiefnemers was –, was er op een bepaald ogenblik tegenstand. De twee grootste tegenstanders van de voortgangsrapportages waren de heren Voorhamme en van den Abeelen – ere wie ere toekomt. Er werd toen geargumenteerd dat het Rekenhof niet bij dit verhaal mocht worden betrokken vanwege de ESR 95-neutraliteit (ESR: Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen). Ik nodig u uit om de verslagen van toen nog eens te lezen.

Het BAM-project was een paars project. Alles wat beton aanging, was voor de liberalen, en alles wat het zachte aanging, was voor de socialisten. Daar kwam het op neer. En dat was één en ondeelbaar. Maar de tramprojecten heeft men eruit getrokken, om de eenvoudige reden dat het hele financiële model niet overeind bleef.

Door de voortgangsrapportages is er heel wat op tafel gekomen dat we anders wellicht niet hadden gezien. Het is de verdienste van organisaties als Ademloos en stRaten-generaal dat ze dit debat verbreden. Ik wil ze daarvoor feliciteren.

Mijnheer van Hees, ik onderschrijf uw stelling over de E17 niet. De Liefkenshoektunnel was indertijd het eerste pps-project in Vlaanderen. Dat is een mislukking geworden over de hele lijn. Het heeft de gemeenschap ontzettend veel geld gekost. Er zijn nu twee KB's om de N49 om te vormen tot autosnelweg. Dan is die verbinding er, en hoeft u geen verbinding met de E17 te maken. We kunnen daar in een debat nog eens op terugkomen.

Mijnheer de voorzitter, wat de mensen van Ademloos hier naar voren hebben gebracht, moeten we mijns inziens confronteren met de visie van de regering, en daarna eventueel met de visie van BAM zelf.

De heer Flor Koninckx: Ik dank de sprekers van Ademloos voor de interessante toelichting.

Ik heb een kleine aanvulling bij het betoog van de heer Martens. Er wordt nogal vlot voorbijgegaan aan het feit dat wordt uitgegaan van de cijfers en waarden die we nu kennen. Ik citeer even uit een verslag van Febiac (Fédération Belge de l'Industrie de l'Automobile et du Cycle – Belgische federatie van de auto-industrie) van 2007, waarin het gaat over de sterke daling van de luchtvervuiling die wordt veroorzaakt door het verkeer: "Ondanks de groei in het wegverkeer neemt de uitstoot van vervuilende uitlaatgassen aanzienlijk af. Tussen 1990 en 2030" – het gaat dus iets verder dan wat de heer Martens aanhaalde – "daalt de uitstoot van fijn stof met 90 percent, van stikstofoxides met 70 percent, koolstofmonoxide met 80 percent en koolwaterstoffen met 86 percent."

Een deel van die emissiereducties is reeds verworven tussen 1990 en nu, maar een deel zal ook nog in de toekomst worden gerealiseerd. Tussen nu en 2030 zal de uitstoot van PM10 nog eens met 80 percent, stikstofoxides en koolwaterstoffen met 50 percent en koolstofmonoxide met 40 percent dalen. De gunstige evolutie is te danken aan de sterk verbeterde motortechnologie en nieuwe Europese normen.

We hebben al die waarden nu gekregen, en die zien er inderdaad zeer verontrustend uit, maar als we weten dat de fijnstofuitstoot tussen nu en 2030 nog eens met 80 percent zal dalen, moeten we de hele uiteenzetting over de gezondheidsproblematiek van het fijn stof in de Oosterweelverbinding en in het verkeer in het algemeen relativeren. We moeten in het achterhoofd houden dat de verbeterde voertuigtechnologie ons een heel eind op weg zal helpen, zelfs bij een autosnelweg in een bebouwde kom, en de zaken tot redelijke proporties beperken.

De heer Dirk de Kort: Mijnheer de voorzitter, collega's, toen ik vanmorgen de heer van Hees op de radio hoorde, schrok ik toen hij zei dat hij zich als een volksvertegenwoordiger van slechts 450.000 mensen beschouwde, en niet breder. Maar nu ik zijn toelichting heb gehoord en zijn pamflet heb gelezen, stel ik vast dat de vzw Ademloos inderdaad niet wil nadenken over het probleem waarmee onze regio wordt geconfronteerd. Gelukkig zijn er andere politici die de handen in elkaar willen slaan om de problemen waarmee de stad wordt geconfronteerd, aan te pakken, en die het mobiliteitsprobleem niet naar elkaar doorschuiven.

U vroeg tot welke groep wij behoren. Als politici moeten wij vooruitzien en de problemen van Antwerpen erkennen. Er ís een mobiliteitsprobleem. Ik ben blij dat er in het verleden, zowel door leden van diverse politieke partijen als door lokale mandatarissen, is nagedacht over dat mobiliteitsprobleem. Men heeft toen niet elk afzonderlijk zijn oplossing naar voren geschoven. Er werd een staten-generaal bijeengeroepen, waardoor het masterplan tot stand is kunnen komen.

Het is belangrijk dat er een maatschappelijk draagvlak wordt gecreëerd voor de realisatie van dit project. Dat draagvlak is er op dit moment niet. Er kan op het vlak van communicatie en van participatie van de bevolking dan ook nog heel wat worden bijgestuurd.

Wij praten uiteraard ook veel met allerlei actiegroepen en andere middengroepen. Er moet echt rekening worden gehouden met de omgevingskwaliteit – geluidsoverlast, de fijnstofproblematiek enzovoort.

Ik ben ervan overtuigd dat BAM op het vlak van de geluidsoverlast nog een tandje kan bijsteken. Ik verwacht een overtuigend en coherent ontwerp en uitvoering van akoestische isolatie.

Ook inzake fijn stof kunnen nog bijkomende maatregelen worden getroffen, bijvoorbeeld om meer groen te planten langs het hele tracé. Ook als het tracé waarrond nu een alternatief onderzoek wordt gevoerd, uiteindelijk wordt gekozen, zijn er nog bijkomende maatregelen nodig om de omgevingskwaliteit te vrijwaren.

U doet alsof wij blind zijn voor de problemen, maar dat is absoluut niet zo. We beseffen dat we in de regio van Antwerpen, Zuid-Nederland en het Ruhrgebied te maken hebben met de slechtste luchtkwaliteit van Europa. Als we willen voldoen aan nieuwe Europese regelgeving ter zake, moeten we op dat vlak een tandje bijsteken. We zullen moeten nadenken over de vergroening van transportassen. Voor de Antwerpse regio betekent dat ook dat we moeten nakijken wat we kunnen doen binnen de Antwerpse haven. Ik denk aan het verplicht maken van de walstromen en dergelijke meer.

In het masterplan is overigens niet alleen bijkomende weginfrastructuur opgenomen, maar ook openbaar vervoer. Ik hoop bijvoorbeeld dat minister Van Brempt nog verder zal inzetten op hybride bussen. Op die manier kunnen we nog beter zorgen voor een vergroening van de transportassen.

Behalve de diagnose die de dokter heeft gesteld, heb ik te weinig gehoord over de milderende maatregelen. Toen werd het vrij stil.

De heer Marc Goethals: Mijnheer Martens, ik heb alle respect voor wat de politiek heeft gedaan. Maar ik heb zelf ook heel wat ervaring met besluitvorming. Ik heb me in het verleden in het luchthavendossier erg verbaasd over de kwaliteit van het openbare beleid. Ik heb dan ook mijn vragen, niet bij de betrokkenheid van de politiek zelf, maar wel bij de manier waarop de informatie wordt aangeleverd.

Voor mij is een milieubeleid onmogelijk als er geen artsen bij worden betrokken. Tien à twintig jaar voordat er een norm is, weten wij al wat de polluenten zijn en wat de mogelijke gevolgen zijn. U weet heel goed dat de norm uiteindelijk tot stand komt na uitvoerig lobbywerk en milderende maatregelen en dergelijke. U hebt dat in het verleden zelf van nabij kunnen volgen. Uiteindelijk komt er een norm tot stand die een soort maatschappelijk compromis is. Een milieubeleid moet mijns inziens anticiperend werken. Als je vandaag weet dat iets schadelijk is, ga je daarop anticiperen, zodat je niet achter de feiten moet aanhollen.

Een tweede probleem is de fameuze PM10. Van PM2.5 weten we dat het vrijwel uitsluitend door menselijke verbranding wordt veroorzaakt. Bij PM10 is dat niet het geval. De verdeelsleutel (d.w.z. de bijdrage van PM2.5 tot de PM10 vervuiling) kan heel sterk variëren naargelang de locatie waar je je bevindt. Als je je alleen baseert op PM10, krijg je een enorm dilutie-effect van de menselijke contributie en de schadelijkheid van de luchtvervuiling ten gevolge van verbranding van fossiele brandstoffen. Zo hol je eigenlijk wat achter de feiten aan.

Men probeert nu uit te vissen of het veiliger is voor de gezondheid om met de fiets of met de wagen naar het werk te gaan. Uit recente studies van de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) en gelijklopende studies in Nederland blijkt dat, als je met de fiets naast vrachtwagens rijdt of op een veldweg weg van het vrachtverkeer, de blootstelling ('exposure') aan PM10 nauwelijks verschillend is. Betekent dat dat de uitlaatgassen van die vrachtwagen niet schadelijk zijn? Neen, dat betekent gewoon dat de PM10, dat een soort eindproduct is van een reeks fysiochemische transformaties van die luchtvervuiling na het verlaten van de uitlaatpijp, een heel slechte parameter is om hic et nunc het vervuilende effect van het voorbijrijdende verkeer weer te geven.

Uit de studie van VROM blijkt bijvoorbeeld dat men in de nabijheid van een drukke verkeersweg een verdubbeling krijgt van de concentratie van sommige erg giftige stoffen, terwijl men van de PM10 nauwelijks iets ziet. De conclusie van de studie is dan ook dat men die PM10 niet moet gebruiken als men de impact van het verkeer wil nagaan.

Mijnheer Daems, bij de PM10-modellen en het BelEUROS-model is er een zeer grote contributie van achtergrond. Vandaar dat men zegt dat de lokale contributie over de grenzen komt waaien en dergelijke meer. Maar ik weet uit zeer goede bron dat alle overschrijdingen van de EU-dagnorm het gevolg zijn van de lokale productie aan PM10. Dat bewijst dat de lokale productie van PM10 wanneer het windstil is, wel degelijk een invloed heeft op de luchtkwaliteit rond Antwerpen en in heel Vlaanderen.

En dan komen we nu bij die ring rond Antwerpen. Ik heb u al gezegd dat ik geen lid ben van Ademloos. Ik verdedig hun standpunt niet. De heer van Hees kan zijn argumenten hebben. Ik geloof dat de aanleg van de grote ring rond Antwerpen geen goede oplossing is. In Vlaanderen is er gewoon geen ruimte meer om een dergelijk megaproject te verleggen. Ik ken dat verhaal. Ik hoor de heer Daems verwijzen naar de bevolkingsdichtheid. Dat is voor mij een informatieve wetenswaardigheid. Het zuiden van Antwerpen is inderdaad zeer dicht bevolkt en bebouwd. Ik vind daar nergens een zone van vijf of tien kilometer waar zomaar een snelweg kan worden doorgetrokken.

Ik ben van mening dat men het bestaande verkeer en de gevolgen moet neutraliseren. Voor het lawaai is dat inderdaad alleen maar mogelijk door te ondertunnelen. Ik ken die technologie niet. Maar als iets dertig meter onder de grond zit, dan is er gewoon geen lawaai meer. Het probleem is dan opgelost.

U hebt me verkeerd begrepen als ik het had over de driekilometerzone. Ik bedoel dat er aan weerszijden van de ring een kwetsbare zone is van anderhalve kilometer. Het is niet omdat men de cirkel groter maakt – indien men dat al zou willen, quod non – dat er dan een groter pollutiegebied is. Het gaat wel degelijk om een zone van anderhalve kilometer aan weerszijden van de snelweg. Natuurlijk wordt die wat beïnvloed door de windrichting. Als men dat perfide scenario zou volgen, zou het theoretisch mogelijk zijn dat met een ring met een grotere diameter door nauwelijks bevolkt gebied, minder mensen blootgesteld zouden worden dan wanneer het verkeer afgeleid zou worden naar een dichtbevolkt gebied aan weerszijden van de ring. Ik ken dat verhaal. We maken dat alle dagen mee met Brussel, waar 'les zones moins densément peuplées' overvlogen moeten worden ten bate van de kwaliteit van het leven in Brussel zelf. Dat is mijn standpunt niet.

Mijnheer Daems, u had het over de tunnels. De mensen van de VITO en de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) hebben het al herhaaldelijk gehad over die meters. Waar staan de PM10-meters, waar staan de PM2.5-meters, voor zover ze al een goede reflectie geven? Er zijn betere parameters om de onmiddellijke contributie van het verkeer te meten. Indien men de metingen zou verrichten in de Brusselse tunnels, dan zou men die vanuit het gezondheidsoogpunt onmiddellijk mogen sluiten. Het zijn oude tunnels zonder ventilatie. Dat is natuurlijk symptomatisch voor het feit dat de pollutie op plaatsen waar de verkeersdensiteit groot is en de ventilatie slecht, gigantisch is. Ik heb u ook getoond dat die binnendringt in de woningen.

Ik was ook op het tunnelcongres. Ik kan me niet voorstellen dat men met de huidige milieutechnologie niet in staat zou zijn voldoende ventilatie te verzekeren in de moderne tunnels en de lucht te filteren als ze in de atmosfeer komt. In de tunnels in Madrid zijn er zeer grote ventilatiekanalen aanwezig om dat probleem op te lossen.

Mijnheer Peumans, ik kan u kopieën tonen waaruit blijkt dat ik bij herhaling, en al meer dan anderhalf jaar, aan minister Crevits heb gevraagd om, off the record, met haar van gedachten te wisselen. Ik ben ervan overtuigd dat wij, medici, een meerwaarde bieden om een anticiperend beleid te kunnen voeren. Ik heb daar één keer een antwoord op gekregen. Ik was toen niet vrij. Sindsdien heb ik niets meer van haar gehoord.

Mijnheer Koninckx, aan de statistieken van Febiac, die een beroepsorganisatie is, hecht ik niet al te veel waarde. Bij de politici ontbreekt het gevoel van 'sense of urgency'. We zitten opgescheept met een gigantisch probleem. De luchtvervuiling van vandaag doodt mensen. Ik kan die mensen inderdaad niet aanwijzen. U ziet die niet aan het asfalt kleven, zoals bij een verkeersongeval. Maar ze zijn er wel. Wie zal me zeggen dat roken geen kanker veroorzaakt? Veel mensen roken en krijgen geen longkanker. Hetzelfde kan worden gezegd van het fijn stof en andere vormen van luchtvervuiling. Het is een risicofactor voor onze gezondheid, die ons volgens de cijfers van de EU gemiddeld dertien maanden levensduur kost. Om een en ander in perspectief te plaatsen, kan ik u zeggen dat diabetes ons gemiddeld vier jaar kost. Dat zijn allemaal risicofactoren die zich vertalen in levensduurverkorting, verlies aan levenskwaliteit, kosten inzake de gezondheid. We moeten daar rekening mee houden.

Politici blijven echter – onverantwoord – kiezen voor een verkeersstroom van vrachtwagens door een agglomeratie, in plaats van te opteren voor een oplossing met visie: groene ruimte boven en het verkeer ondergronds. Als we voordeel willen halen uit de druk van Europa om het wagenpark te saneren, dan mag dat niet leiden tot een toename van het verkeer, dat het voordeel grotendeels zou neutraliseren.

De heer Wim van Hees: Ik wil de houding van Ademloos even in perspectief zetten. Men verweet ons in

Gazet van Antwerpen geen visie te hebben ten aanzien van de eventuele oplossingen voor de problemen. Toen hebben we wel een visie geformuleerd. Die dreigt ons ook wat te achtervolgen. Een tamelijk uitgebreide visie, die ik ook heb weergegeven tijdens een persconferentie, heeft men op een fantastische manier gereduceerd. Zo werd gesteld dat ik de R2 open wil. Mijn standpunt was veel genuanceerder. Ik heb gezegd dat men eens moet beginnen te kijken welke maatregelen men in het buitenland neemt. Er wordt een nieuwe autoweg gelegd tussen Terneuzen en de R4. In Rotterdam wordt een weg gelegd die landt voor de Liefkenshoek. Men wint zo 40 kilometer.

De heer Bart Martens: Die plannen zijn ondertussen terug opgeborgen, zo stond recent nog in het Algemeen Dagblad.

De heer Wim van Hees: Dat project komt terug boven. Het project is even oud als dat van de ring 2, namelijk 50 jaar. Er zijn van die realiteiten die sterker zijn dan wat men wenst.

Daarnaast hebben we op het gebied van de havenlogistiek ervoor gepleit dat men zou overwegen om een spoortje te leggen onder de Schelde, waardoor er geen tientallen miljoenen camions van de linker- naar de rechteroever hoeven te rijden. We hebben gepleit voor rekeningrijden.

Ik ga daar niet verder op in. Ik verzet me echter tegen het reductionisme. Ik heb nooit gepleit voor het volledig aanleggen van de ring 2. Ik daag u uit me het tegendeel te bewijzen. Ik heb dat nooit gezegd. Ik heb enkel ooit een slide laten zien waarop de historische ring 2 stond aangegeven. Ik heb ervoor gepleit dat de aansluiting naar de E17 zou worden gerealiseerd en pas daarna in overweging te nemen van Ranst naar de A12 en/of E19 te gaan. Ik heb het in dat verband nooit over Hemiksem gehad, noch over het volledig sluiten van de R2.

Ik dank u voor de woorden van lof die ik heb ontvangen betreffende de historische opstelling van Ademloos. We hebben nooit kunnen aanvaarden dat de gezondheidsproblematiek niet in het centrum van de aandacht staat en dat men milieuhinder en de gevolgen van zwaar verkeer accepteert als 'collateral damage'. Het is natuurlijk geen collateral damage. Het is het gevolg van bepaalde politieke opties. Men moet niet denken in slogans, zoals 'De ring moet dicht'. Men moet uitgaan van het probleem en van de oplossingen die zich mogelijk aanbieden.

Ik heb me nooit uitgesproken voor het traject van stRaten-generaal. Maar ik kan altijd landen op dat project. Ik zeg dat hier formeel namens Ademloos. In plaats van het concentreren van allerlei problemen binnen de Antwerpse agglomeratie wordt op een veel verstandiger manier met die problematiek omgegaan. De Oosterweelverbinding wordt onder de grond gestopt, in plaats van het als een landmark boven de agglomeratie te laten hangen. Ik vind het moeilijk te begrijpen dat mensen op dat niveau nog altijd spreken over de schoonheid en esthetische waarde van dat project. 'The truth is in the eye of the beholder'.

Ik heb een genuanceerd plan voorgelegd. Ik weet ook hoe men daarop reageert. Als ik het woord ring 2 of Liefkenshoek nog maar in de mond durf te nemen, krijg ik de mails uit het Waasland binnen. Het is echter toch relevant u uit te nodigen stil te staan bij de aantallen waar het hier om gaat. Voor mij hoeft die ring 2 niet dicht, maar het denken moet niet 'dicht'. Men moet naar het probleem kijken en zien waar het vandaan komt.

Ik wil BAM absoluut niet beschuldigen. Ze heeft een opdracht die ze probeert uit te voeren. Ik vind alleen dat ze de verkeerde opdracht heeft gekregen. De politici moeten hierin meer hun verantwoordelijkheid opnemen dan BAM. Daarom richt ik me hier ook uitdrukkelijk tot de politici en niet tot BAM.

Mijnheer de Kort, u zegt dat we te weinig spreken over milderende maatregelen en over vergroening. We willen dat natuurlijk van ganser harte. We kunnen echter moeilijk begrijpen dat men dan tegelijkertijd nog altijd het Sint-Annabos, met een oppervlakte van 100 hectare, zal laten verdwijnen om, na verloop van tijd, eventueel op een formaat dat nog niet bekend is, te zorgen voor de vergroening. Ik weet niet of u zich realiseert wat 100 hectare is ter afscherming van een agglomeratie. Dat is van kapitaal belang. Er is nog nooit één meting geproduceerd waaruit blijkt dat dat bos geen bufferfunctie vervult. Ik hoor steeds dat het een oud bos is en dat de bomen omvallen. Dat klopt niet. Er is nooit bewezen dat het bos geen functie zou hebben als buffer. Mijnheer de Kort, u pleit voor milderende maatregelen en voor vergroening. Wat zou u zeggen indien men in Brasschaat 100 hectare bos zou kappen om er een baan voor camions aan te leggen? Zou u dat kunnen aanvaarden?

Ik verwijs naar wat burgemeester Craeybeckx heeft gezegd. Hij zei: "We laten Brussel niet los". De E19 van Antwerpen naar Brussel mocht er van hem

komen. Maar er was geen sprake van in het Middelheim ook maar één boom te kappen. Dat is ook niet gebeurd. Maar voor de Oosterweelverbinding mag 100 hectare verdwijnen, en dan spreekt men over de ecologische facelift van Linkeroever. Dat is natuurlijk geen ecologische facelift.

De heer Tim Nawrot: Mijnheer de voorzitter, ik wil er nog aan toevoegen dat het voor mij erg jammer is dat ik vanmorgen hier niet heb kunnen spreken. Ik heb een mandaat van de rector om aan onderzoek, onderwijs en dienstverlening te doen. Ik heb dat laatste niet kunnen uitvoeren. Bovendien hoor ik van de heer Daems dat de afspraken helemaal niet zo duidelijk waren.

Mijn belangrijkste boodschap voor de parlementsleden is dat er een interessant document is, met een vraag van de Nederlandse minister van Leefmilieu en Ruimtelijke Ordening aan de Gezondheidsraad in verband met het vergunningenbeleid en de afstand van wegen om te mogen bouwen. In dat document worden de PM10-metingen die dokter Goethals aanhaalde, beschreven en wat de Gezondheidsraad formuleerde.

Als u dit document wilt inzien, kunt u mij een e-mail sturen en dan bezorg ik u dit document. Mijn e-mailadres is tim.nawrot@uhasselt.be.

De heer Bart Martens: Mijnheer van Hees, u zegt dat we het denken moeten verbreden en dat u nooit voor de R2 hebt gepleit. Als u pleit voor de verbinding Ranst-A12 en voor de verbinding Liefkenshoek-E17, vermoed ik dat u ook wel voor de verbinding Merksem-Wommelgem zult pleiten, want anders blijft de noord-zuidtrafiek door de Antwerpse agglomeratie gaan. Dan hebt u wel uw volledige grote ring rond Antwerpen, misschien op één kwadrant na.

Als u beweert dat ook dat alternatief niet is afgewogen tegen het alternatief van het sluiten van de kleine ring, bent u echt wel verkeerd ingelicht. In de periode 1995-1998 heeft de administratie Wegen en Verkeer alle varianten, dus ook die die u in uw nieuwe visie naar voren schuift, tegen elkaar afgewogen. Men heeft die ook onderzocht op het vlak van verkeersafwikkeling, met het multimodaal verkeersmodel voor Antwerpen. Daar zijn kanttekeningen bij te plaatsen, ik zal de laatste zijn om dat te ontkennen, maar op dat moment zijn die alternatieven wel tegen elkaar afgewogen en bleek de sluiting van de kleine ring wel de enige effectieve oplossing voor de congestie. Het is niet zo dat dat nog nooit onderzocht zou zijn en er voor of na u nog nooit grote geesten zijn geweest die dat niet mee in ogenschouw zouden nemen.

Wat de natuur op Linkeroever betreft, mijnheer van Hees, ben ik er echt van overtuigd dat we na afloop van de werken veel meer natuurwaarde gaan krijgen dan vandaag. Ik weet dat u wat lacherig doet over het in verbinding brengen van de Burchtse Weel met de Schelde, maar dergelijke vormen van intergetijdennatuur zijn bijzonder zeldzaam geworden en trekken ook heel wat Europees beschermde vogelsoorten aan. Het is niet voor niets dat bijvoorbeeld de plas van Blokkersdijk ten noorden van het Sint-Annabos door Europa beschermd is als Europees Vogel- en Habitatrichtlijngebied. Dat is van uitzonderlijk belang voor het overleven van heel veel vogelsoorten, die op hun transatlantische trektocht en naar het zuiden juist in dat soort natuur hun pitstop maken om hun traject te kunnen voortzetten. U kunt het belang daarvan echt niet onderschatten.

Ook het gebied van Middenvijver, Het Rot en Vlietbos en de ontsnipperende en vernattingsmaatregelen die daar plaatsvinden, zijn van wezenlijk belang. Ik weet ook dat die maatregelen doorgevoerd kunnen worden zonder het masterplan en zonder de Oosterweelverbinding. Daar ben ik het absoluut mee eens. Maar die nu zomaar afdoen als een paar wandelpaden die men natuur noemt en zeggen dat de natuur op Linkeroever erop achteruit gaat, is onjuist.

Ik weet niet of u veel in Middenvijver ging wandelen. Dat was vroeger een gebied voor bosjanetten, waar een jeugdbeweging niet naartoe dierf trekken. Daar was geen natuurwaarde te vinden. Vandaag heeft dat een nieuw elan gekregen. U moet maar eens op een zondag gaan kijken hoe druk dat gebied wordt bezocht. Niet alleen door natuurliefhebbers, maar ook door veel jeugdverenigingen in Antwerpen. Die zijn maar wat blij dat ze een nieuw, mooi recreatiegebied hebben gekregen.

Ik ben het er absoluut mee eens, dokter Goethals, dat de politiek veel meer anticiperend zou moeten werken. Maar het verkeer gewoon laten vastlopen, is ook geen manier van anticiperend werken. We moeten wel oog hebben voor die mobiliteitsproblematiek.

Ik ben het ook met u eens dat we een discussie moeten voeren over de toekomst van Vlaanderen op logistiek vlak. Dat neemt niet weg dat vandaag de containers die in Antwerpen worden geladen en

gelost, een natuurlijk achterland bedienen. 80 percent van de in Antwerpen geladen en geloste containers wordt afgezet in een regio van 150 kilometer rond de haven. Het is nog niet zo – en wat mij betreft mag het ook niet zo worden – dat wij heel het Europese continent vanuit onze regio gaan moeten bedienen. We moeten ons op dat natuurlijke achterland blijven focussen. Wat mij betreft, moeten de transportstromen naar het natuurlijke achterland uiteraard veel meer via spoor en binnenvaart afgewikkeld worden, moeten er veel minder vrachtwagens leeg rijden en moet het allemaal veel efficiënter gebeuren. Maar het is niet zo, mijnheer Goethals, dat hierover in deze commissie geen discussie woedt. Wie eergisteren in de commissie voor Openbare Werken aanwezig was naar aanleiding van een interpellatie van de heer Stassen, weet dat het debat hier ook wel leeft. We hebben daar zeker oog voor.

De heer Wim van Hees: Ik heb bijna met tranen in de ogen geluisterd naar het betoog van de heer Martens. Ik heb gehoord en gezien dat ook andere mensen daar op die manier op reageren. Ik ben buitengewoon onder de indruk over het absoluut cruciale belang van de trekvogels die de Burchtse Weel en Blokkersdijk gebruiken.

U suggereert dat ik Linkeroever niet ken. Ik woon daar toevallig al geruime tijd. Ik fiets daar 4000 kilometer per jaar, dus ik ken de Middenvijver, voor en na de ingrepen die gebeurd zijn. De homo's kwamen daar, komen daar en zullen blijven komen. Ik hoop dat van ganser harte, want ze vormen een deel van de biotoop die ik ook zou willen verdedigen, in tegenstelling tot u, blijkbaar.

Ik duid er ook even op dat wat op Linkeroever dreigt te gebeuren door Linkeroever zelf wordt ervaren als de gettoïsering van Linkeroever. Men sluit twee van de drie verkeersaders die erdoor lopen af, om alles te concentreren langs de Blancefloer- en Halewijnlaan. Voor het verkeer daar wordt een verdubbeling of verdrievoudiging verwacht. Dat kan die infrastructuur niet aan. Dus het wordt daar helemaal niet beter, maar veeleer slechter voor de inwoners.

Ik neem aan dat u gelijk hebt dat het voor de trekvogels zal verbeteren. De twee wegen waar men het verkeer sterk gaat milderen of die men gaat sluiten, liggen daar inderdaad langs. Wij pleiten daar niet voor of tegen, we constateren gewoon dat dat gepresenteerd wordt als een ecologische facelift, maar dat heeft negatieve consequenties voor de mensen die er wonen.

Ik moedig deze vergadering aan om bij het bijzonder cruciale belang van de vogels, mee te nemen dat tot op de dag van vandaag wordt gepland om 100 hectare bestaand, volwassen bufferbos te kappen en er een slibstort en werfzone van te maken. U mag mij proberen uitleggen waarom dat in het voordeel van de trekvogels zou zijn. Waarom kan het feit dat daar 15.000 mensen wonen – en met bepaalde windrichtingen kan dat ook belangrijk zijn voor het district Antwerpen – niet uw aandacht krijgen en waarom kan men niet nadenken over alternatieven?

Mijnheer Martens, de stukken over de R2 die u hebt genoemd, heb ik nooit genoemd. Ik heb daar nooit voor gepleit. Ik heb alleen gepleit voor de aansluiting van de Liefkenshoektunnel naar de E17. Ik heb alleen maar gepleit voor de verbinding van Ranst tot aan de E19/A12. Voor meer heb ik nooit gepleit. (*Opmerkingen van de heer Bart Martens*)

Nee, dat is niet bijna alles. Ik nodig u uit, en ook Red de Voorkempen, om uit te leggen in welke mate er met de Oosterweelverbinding zoals die nu voorligt, een oplossing is voor de fileproblematiek van Ranst naar de ring. Dagelijks is daar uren aan een stuk een kolossale fileontwikkeling. De Oosterweelverbinding verandert daar in se niets aan, terwijl er zeer veel verkeer is dat vanuit Ranst richting Brussel moet. Dat moet nu allemaal over die ring.

Ik vind het de moeite waard om er eens naar te kijken. Ik heb daarover weinig pretentie. Ik ben maar een gewone reclameman. (*Opmerkingen van de heer Bart Martens*)

De heer Bart Martens: U stelt dat u de volksvertegenwoordiger bent van duizenden mensen.

De heer Wim van Hees: Mijnheer Martens, als u daar plezier in vindt, ga uw gang.

De heer Jan Peumans: Mijnheer van Hees, ik raad u aan om de stukken te lezen van de Bond Beter Leefmilieu van vijf jaar terug en de standpunten die nu door bepaalde medewerkers worden ingenomen. Mijnheer Martens, met alle respect, maar met de

manier waarop u nu begint te chargeren, heb ik toch enige problemen.

Mijnheer de voorzitter, ik blijf erop aandringen dat wij een repliek krijgen, in dit geval niet van de minister van Ruimtelijke Ordening, hoewel die er ook bij betrokken is, maar van de regering.

Ik denk niet dat de heer van Hees zich beschouwt als volksvertegenwoordiger. Trouwens, het is zelfs strafbaar om zich die titel aan te matigen. Als men erin slaagt om 15.000 handtekeningen bij elkaar te krijgen om hier een verzoekschrift toe te lichten, vind ik niet dat men daar denigrerend over moet doen. Ik vind dat iedereen zijn standpunt mag hebben. Of men het daar wel of niet mee eens is, behoort tot de discussie.

Ik zou, naast de regering, ook het standpunt willen kennen van de nv BAM. Wij als volksvertegenwoordigers hebben nu één stem gehoord. Mijnheer de voorzitter, gaan we dat deze namiddag horen, want in bepaalde rapportages verwijst men daarnaar?

De heer Dirk de Kort: Mijnheer van Hees, u vroeg even of we dergelijke infrastructuur ook door Brasschaat zouden toelaten. Ik wil er toch even op wijzen dat we in Brasschaat in het verleden ook werden geconfronteerd met de aanleg van de hogesnelheidslijn. Om het Peerdsbos te sparen, hebben we gepleit voor een bundeling zo dicht mogelijk bij de autosnelweg. Daarom werd ook die betonnen koker aangelegd. Anders waren we met veiligheidsmaatregelen verplicht om 150 meter boomvrij te maken. We zijn nog altijd vragende partij dat Infrabel zonneschermen zou aanbrengen op die betonnen koker van 3,5 kilometer. Maar daarover hebben we nog geen antwoord gekregen.

We merken wel dat we door dit infrastructuurwerk voor de wijk Vriesdonk en Schoten de omgevingskwaliteit inzake geluid hebben verbeterd. We vinden het alleen jammer dat we toen als politici misschien te veel naar de actiegroepen hebben geluisterd en te weinig hebben nagedacht, naast de aanleg van de hogesnelheidslijn, over lightrail en spoorvervoer. Het is jammer dat we te lang op een negatieve manier naar dat infrastructuurproject hebben gekeken en niet hebben gekeken naar de voordelen.

Ik begin nu te merken dat men in de hele regio, van Hoogstraten tot Antwerpen, begint te zeggen dat we de veiligheidsweg die daar naast ligt, ook kunnen gebruiken als fietssnelweg. Zo kunnen we op een positieve manier omgaan met de uitdagingen die op ons afkomen.

De heer Flor Koninckx: Even ter verduidelijking: het is geen studie van Febiac, dokter Goethals, het zijn cijfers die gepubliceerd zijn in het vakblad van Febiac. De studie is uitgevoerd door Transport & Mobility Leuven, in opdracht van de Europese Commissie.

Ik zou toch willen dat rekening wordt gehouden met het feit dat tussen nu en 2030 de uitstoot van fijn stof met 90 percent zal dalen. Dat zijn geen cijfers die van een verdachte bron komen.

De heer Marc Goethals: Ik zou de studie graag hebben. Als u ze me wilt toesturen, zal ik ze met veel aandacht lezen.

Mijnheer de Kort, het is toch geen goed idee om een fietspad te bouwen vlak naast een snelweg. Hoewel de PM10 daar nauwelijks hoger is, is de concentratie ultrafijn stof daar gigantisch groot. Dat wordt onder andere onderzocht in studies van de VITO. Dat is dus geen goed idee.

Men moet eens de logica in vraag stellen – en ik ben blij dat minister Van Mechelen hier zit – waar Vlaanderen nu al jaren in gevangen zit, met name dat wij onze strategische locatie in Europa als logistieke draaischijf maximaal moeten benutten. Voor mij, vanuit medisch standpunt – en ik ben ook bekommerd om het overleven van de trekvogels, maar nog veel meer om het overleven van de mensen in Antwerpen – moet men zich de vraag durven stellen of het wel zo evident is dat wij het slachtoffer worden van een wildgroei van logistiek, met al dat transport, of het nu over de weg, het spoor of het water is. Het water wordt afgedaan als een ‘low cost’ voor het milieu, maar er zijn geen vervoersmiddelen meer die zo veel zwavelhoudende vuile mazout verstoken dan de boten. Men vergeet dat. Boten dragen ook 4 percent bij tot de opwarming van het klimaat. Men moet dat durven in vraag stellen en een echte kosten-batenanalyse maken.

IV. CONCLUSIE

De commissie concludeert dat met de hoorzitting aan de essentie van het verzoekschrift – met name de vraag om gehoord te worden over de Oosterweelverbinding – werd voldaan en dat met de reeds uitgevoerde onderzoeken (maatschappelijke kosten-batenanalyse, plan-MER, project-MER enzovoort) en de nog lopende onderzoeken (alternatievenonderzoek) en de periodieke opvolging in het Vlaams Parlement via de viermaandelijkse voortgangsrapportages en de adviezen van het Rekenhof, de problematiek in al zijn aspecten wordt benaderd.

De verslaggevers, *De voorzitter,*

Bart MARTENS Marc VAN DEN ABEELEN

Flor KONINCKX