

stRaten-generaal
29 juni 2007

Nota over het studierapport *Kwalitatieve vergelijking alternatieven Oosterweelverbinding uit het project-MER Oosterweelverbinding (31 maart 2007)*

(= over de vergelijkende studie van het alternatief tracé SG en het referentieontwerp BAM)

In 2005 werd voor het hele Masterplan Mobiliteit Antwerpen een milieueffectenrapport opgemaakt (plan-MER, 30 mei 2005). Voor specifieke projecten uit dit Masterplan is bijkomend een project-milieueffectenrapport (project-MER) wettelijk vereist. Zo ook voor de Oosterweelverbinding (OWV), die de ring rond Antwerpen moet sluiten.

Op 31 januari 2006 werden de richtlijnen voor dit project-MER bekendgemaakt. Daarin stond opgenomen dat ook het alternatieve tracé voor de OWV zoals voorgesteld door de Antwerpse bewonersgroep stRaten-generaal (SG) diende onderzocht te worden. Tijdens het openbaar onderzoek rond het ruimtelijk uitvoeringsplan 'Oosterweelverbinding' (21 oktober tot 19 december 2005) had SG immers een noordelijker gesitueerd tracé bepleit verder weg van de stadskern en in combinatie met een vrije rijkeweze voor het vrachtverkeer (= open houden van de Kennedytunnel + tolheffing) – omdat een viaduct op de door de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) voorziene plek volgens SG nefast is voor de stadsontwikkeling, het leefmilieu en de verkeersafwikkeling.

Ook de Vlaamse Commissie voor Ruimtelijke Ordening (Vlacro) had in haar behandeling van het ingediende bezwaarschrift (14 maart 2006) een evaluatie van dit alternatieve tracé bepleit.

Na betekening op 20 april 2007 werden de resultaten van het project-MER aan het publiek vrijgegeven (website cel MER Vlaanderen). Op basis van een daarin opgenomen studierapport wordt een negatief oordeel geveld over het alternatief tracé SG: 'Een combinatie van mobiliteitsaspecten al dan niet in combinatie met veiligheidsaspecten enerzijds en de toegankelijkheid van het oostelijk deel van de haven (Amerikadok, Albertdok, e.d.) voor zeeschepen anderzijds maakten dat de verschillende onderzochte uitvoeringsvarianten van dit tracé niet haalbaar bleken te zijn.'

stRaten-generaal

- **weerlegt deze conclusie aan de hand van een kritische lectuur van het studierapport (1)**
- **hekelde de slordige en tendentieuze evaluatie van het alternatief (2)**
- **legt uit waarom de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel de wettelijke verplichting om het alternatief te bestuderen als niet meer ziet dan dat: een verplicht nummer (3)**
- **komt na grondige analyse van bijlage 3 bij het studierapport (*Verkeersstromen 2015*) tot verrassende conclusies die een heel ander licht werpen op de mobiliteitsaspecten van het Oosterweeldossier (4)**
- **eist om al deze redenen een onafhankelijke lectuur van het studierapport (5)**

Bij deze evaluatienota van stRaten-generaal hoort een uitgebreid excel-bestand in pdf 'Masterplan Antwerpen Oosterweelverbinding' met berekeningen gemaakt op basis van cijfergegevens uit bijlage 3 *Verkeersstromen 2015* toegevoegd aan het studierapport.

De berekeningen zijn vooral relevant bij de lectuur van hoofdstuk (4), maar ook in hoofdstuk (1) wordt af en toe naar dit bestand verwezen.

(1)

ANALYSE VAN HET STUDIERAPPORT

1. **Technische haalbaarheid** (tolheffing aan Kennedytunnel)

Uit het studierapport blijkt dat tolheffing voor vrachtverkeer aan de Kennedytunnel toch mogelijk is overeenkomstig de nieuwe Europese Tolrichtlijn (1996/62/EC), wat stRaten-generaal al anderhalf jaar geleden aangaf in een opinie in *De Tijd* (15 december 2005)). Zie: http://www.stratengeneraal.be/Oo_Europa-zondebok.html

Wettelijke bezwaren tegen een tolheffing kunnen dus niet langer ingeroepen worden. Maar, wordt nu beweerd:

Studierapport, p.10: ‘Indien enkel tol op vrachtwagens wordt geheven ter hoogte van de Kennedytunnel (RVW3) blijkt de inplanting van tolinfrastructuur technisch niet haalbaar: Rekening houdend met de verkeerstechnische richtlijnen is geen goede locatie te vinden in of nabij het projectgebied Linkeroever Zuid en de Kennedytunnel om bij het MFF-systeem een bijkomende manuele tolinning in te planten. (...) Dit betekent dat enkel aan RVW3 kan worden voldaan indien de tolheffing op vrachtwagens volledig elektronisch gebeurt.’ Geconcludeerd wordt hieruit dat het SG-alternatief technisch niet uitvoerbaar is. Maar wat lezen we in de niet-technische samenvatting van het project-MER over het referentieontwerp? Dat elektronische tolinning daar net het basisuitgangspunt is: ‘In het MER wordt in het basialternatief uitgegaan van een volledige elektronische tolinning.’

→ ten onrechte en misleidend wordt hier dus geconcludeerd dat tolheffing aan de Kennedytunnel fysiek niet mogelijk is. Immers: waarom wordt voor het SG-alternatief niet ook ‘uitgegaan van een volledige elektronische tolinning’? Die elektronische inning is nu al technisch mogelijk – cfr. slimme kilometerheffing in Duitsland (ipv wegvignet); extra detectoren aan Kennedytunnel of systeem gps/gsm (beperkte infrastructuurkost) volstaan; Nederland wil dit systeem invoeren vanaf 2011; de Oosterweelverbinding zal niet eerder opgeleverd worden.

2. **Veiligheid**

Veiligheid was vanwege de BAM voorheen een van de grote argumenten tegen het alternatief tracé, dat onveilig zou zijn. In een powerpoint gedateerd 27 oktober 2005 had de BAM het over de ‘onaanvaardbare’ SG-inplanting aan het knooppunt ter hoogte van Atofina. Volgens het studierapport blijkt daar nu niets van aan: het alternatief tracé is op alle vlakken okee: hellingen, evacuatie, ventilatie en luchtkwaliteit, brand, ADR-verkeer (vervoer van gevaarlijke producten).

Studierapport, p.16: ‘Samengevat kan men stellen dat het alternatief stRaten-generaal, mits de nodige voorzieningen, aan dezelfde technische eisen met betrekking tot veiligheid in de tunnel kan voldoen als het referentiealternatief.’

Meer nog: verderop in het studierapport komt men tot volgende conclusie: ‘Samengevat kan men stellen dat het alternatief stRaten-generaal beter scoort voor het aspect externe veiligheid dan het referentiealternatief’ (p.20).

Dit is logisch: in tegenstelling tot het referentieontwerp gaat het alternatief tracé niet langs kwetsbare locaties (geen individueel risico) of dichtbevolkte gebieden (p.20).

Deze betere score voor het alternatief tracé neutraliseren de opmakers van het project-MER vervolgens door verkeerdelijk een negatieve score te suggereren op een ander vlak, met name de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet.

Wat is hun redenering?

Bij vrachtverbod in de Kennedytunnel (voorstel BAM) is er 3 tot 5 procent meer sluipverkeer ofwel oneigenlijk gebruik door vrachtwagens van het onderliggend wegennet (p.21). Dit is logisch, want bij verbod in de Kennedytunnel zullen veel vrachtwagenchauffeurs die niet de hele omweg langs de OWV willen maken natuurlijk kiezen voor de brug in Temse. Dat was en is een van de belangrijke kritieken van stRaten-generaal op het referentieontwerp: het zal voor omrijgedrag en sluipverkeer zorgen.

Merkwaardig genoeg hanteren de opmakers van het project-MER eenzelfde percentage sluipverkeer (3 procent) voor vrachtwagens in het scenario waarbij geen vrachtverbod geldt voor de Kennedytunnel (= alternatief SG).

De cijfers in bijlage 3 *Verkeersstromen 2015* bij het studierapport bevestigen echter net het tegendeel. Het open houden van de Kennedytunnel voor vrachtverkeer (RVW2 en 3) leidt immers tot een significante toename van vrachtverkeer door de gecombineerde Scheldeovergangen KT en OWT (*zie excel 2.1.17°*). In RVW 2 constateren we voor het alternatief SG (we noemen dit 2SG) een toename van liefst 9,8% vrachtverkeer door beide tunnels samen in vergelijking met het voorstel zoals nu door de BAM naar voor geschoven (= 1BAM). Bijna 10 procent van het vrachtverkeer zoekt bij het gesloten houden van de Kennedytunnel dus een alternatieve (gratis) route op het onderliggend wegennet – wellicht vooral Temsebrug. Zie hiervoor ook (4)2.1 verderop in deze nota.

Ook voor het autoverkeer stellen we in vergelijking met het referentieontwerp van de BAM een afname van het sluipverkeer vast bij RVW2, d.w.z. wanneer autobestuurders enkel mits het betalen van tol via een van beide snelwegtunnels onder de Schelde kunnen rijden.

Scenario's 2SG en 2BAM tonen aan dat het gebruik van de Oosterweeltunnel door autoverkeer aanzienlijk toeneemt wanneer de voorwaarden van doorgang dezelfde zijn aan beide tunnels. Zo rijden er bij 2SG 892 auto's of 126,3 % meer door de Oosterweeltunnel richting linkeroever dan bij 1SG, en zelfs 1.197 auto's meer dan bij het referentieontwerp 1BAM (*zie excel 3.1.5°*). Richting rechteroever rijden er bij 2SG 1090 auto's of 206,8% meer door de Oosterweeltunnel dan bij 1SG, en 1209 auto's meer dan bij 1BAM (*zie excel 3.1.6°*).

Tolheffing enkel aan de Oosterweeltunnel doet een aanzienlijk aantal automobilisten dus kiezen voor de langere route langs de Kennedytunnel of voor een route die meer druk creëert op het onderliggend netwerk.

Voor 2SG en 2BAM stelt men ook vast dat tolheffing aan de beide Scheldedoorgangen tot een aanzienlijke afname leidt van het totaal aantal Scheldepasages door auto's langs beide snelwegtunnels samen. De tolheffing op het autoverkeer leidt tot 14,4% minder autoverkeer bij 2SG in vergelijking met 1SG, en tot 12% minder in vergelijking met het referentieontwerp 1BAM (*zie excel 3.1.17°*), met negatieve consequenties voor het sluipverkeer op het onderliggend wegennet.

Wellicht komt dit mee door het gratis alternatief van de Waaslandtunnel: autobestuurders kunnen via deze centraal gelegen autotunnel makkelijker tolheffing ontwijken dan vrachtrijders, die al moeten omrijden tot aan Temsebrug.

Zie hiervoor ook (4)3.1 in deze nota.

In het studierapport worden deze stromen van sluipverkeer door zowel vrachtvervoer als auto's niet in rekening gebracht.

In hoofdstuk (4) zullen we op basis van de verkeerstellingen uit bijlage 3 bij het studierapport een geoptimaliseerd tracé stRaten-generaal 4SG naar voor schuiven. In dat scenario blijven beide tunnels open voor zowel auto's als vrachtwagens, en betaalt alleen het vrachtverkeer tol. Ook voor 4SG geldt een afname van het sluipverkeer in vergelijking met het referentieontwerp van de BAM (1BAM), met name 5% minder sluipverkeer door vrachtverkeer en autoverkeer gecombineerd (*zie excel 6.1.2.17°*).

Om deze voor het alternatief van stRaten-generaal positieve resultaten weg te redeneren, neemt men in het studierapport zijn toevlucht tot tendentieuze formuleringen: 'Bij het opheffen van het vrachtverbod op de Kennedytunnel speelt de grotere omrijfactor en het relatief groter verwachte verbruik van de Temsebrug voor doorgaand vrachtverkeer in het tracé SG voor verkeer tussen E17 en A12/E19 (zuid) veel minder. De problematiek van het sluipverkeer in Antwerpen-Noord (o.a. het Eilandje) blijft naar verwachting wel bestaan. (...) Het alternatief stRaten-generaal kan significant negatiever beoordeeld worden dan het referentiealternatief.'

→ de erkenning dat het alternatief van SG 'veel minder' omrij- en sluipverkeer genereert wordt gecounterd met een soort koffiedik kijken over sluipverkeer aan het Eilandje: 'naar verwachting'. Op dit nattevingerwerk wordt vervolgens een straffe conclusie gebaseerd: het alternatief SG scoort significant negatiever. Dit is zonder meer een verdraaiing van de feiten.

Het tegendeel blijkt immers waar. Het beeldmateriaal van het referentieontwerp (maquette Noriant, *zie excel 7 fig. 1 en 2*) leert ons dat de op- en afrit ter hoogte van de Groenendaallaan niet bruikbaar zal zijn voor het verkeer komende van of rijdende naar het viaduct Lange Wapper. Dit verkeer zal moeten uitwijken naar andere op- en afritten op de Antwerpse ring en zich dus langer via het onderliggende wegennet moeten verplaatsen.

De daardoor veroorzaakte verschillen tussen het referentieontwerp en het alternatief tracé van stRaten-generaal inzake verkeersdruk op het onderliggend wegennet kunnen worden verduidelijkt aan de hand van radiuscirkels (*zie excel 7 fig.3 en 4*). Die tonen aan dat zowel voor het verkeer vanuit linkeroever in de richting van Luchtbal/Merksem als voor het verkeer vanuit de omgeving Merksem/Luchtbal richting linkeroever het stRaten-generaaltracé meer mogelijkheden biedt. In beide gevallen is de invloedssfeer die beschouwd wordt als aanvullende verkeersdruk op het onderliggend wegennet kleiner.

Desondanks wordt in het studierapport van TV SAM een 'significant negatieve' conclusie op het vlak van verkeersveiligheid in rekening gebracht om de betere score op het vlak van externe veiligheid van het tracé stRaten-generaal te neutraliseren.

Met als misleidende uitkomst voor het hoofdcriterium 'veiligheid': gelijkwaardig resultaat. In werkelijkheid scoort het alternatief tracé beter.

3. Bereikbaarheid + congestie

De complexe en brede thematiek van de mobiliteit beslaat nauwelijks een tiende van het studierapport. De mobiliteitsproblematiek is nochtans de belangrijkste reden voor het bouwen

van de Oosterweelverbinding, maar wordt hier ten onrechte gereduceerd tot een beperkt aantal aandachtspunten:

- evaluatie van bereikbaarheid van de haven en de stad;
- mogelijke congestie op de zuidelijke ring;
- de vrachtwagenverbinding voor doorgaand verkeer;
- het realiseren van een alternatief bij calamiteiten op de zuidelijke ring.

Wat stelt het studierapport?

Voor alle criteria scoren beide tracés (BAM en SG) gelijkwaardig, met uitzondering van de criteria 'bereikbaarheid haven voor verkeer vanuit de stad' en 'bereikbaarheid stad': daarvoor wordt het alternatief tracé 'significant negatiever' beoordeeld.

Drie punten van kritiek hierbij:

a. negatieve scores voor tracé SG ongefundeerd en misleidend

- bereikbaarheid haven voor verkeer vanuit de stad(srand)

Studierapport p.23: 'Er kan duidelijk gesteld worden dat, onafhankelijk van het vrachtverbod of de tol op de Kennedytunnel, de bereikbaarheid van de haven vanuit de stad(srand) significant slechter is in het alternatief tracé stRaten-generaal dan in het referentiealternatief.'

→ dit is niet correct: nadere lectuur leert dat het niet 'de haven' betreft, wel een specifiek en beperkt deel van de haven, nl. de site omgeving Atofina: in de context van het totaal aantal vrachtkilometers van en naar 'de haven' gaat het om een verwaarloosbaar aantal bewegingen. → bovendien wordt de haven hier gereduceerd tot haar helft op rechteroever, terwijl de havengroei (en dus ook de transportgroei) zich vooral op de linkeroever situeert.

Vrachtverbod in de Kennedytunnel (= referentiealternatief) zorgt voor een verminderde bereikbaarheid van dat havendeel door vrachtverkeer komende uit het zuiden van de Antwerpse agglomeratie, inclusief van de A12 en de E19. Want dat verkeer moet dan omrijden op de ring rond Antwerpen (cfr. ook 3.b, hieronder).

→ onvermeld blijft dat de bereikbaarheid van de haven als geheel net merkbaar verbetert met het alternatief tracé – zie onder b.

→ in het studierapport wordt een verkeerde en misleidende extrapolatie gemaakt. Eerst wordt een zogenaamd alternatief SG (nl. vrachtverbod in KT: iets wat wij uitdrukkelijk afkeuren – die afkeuring staat zelfs centraal in ons alternatief) terecht en logischerwijs negatief beoordeeld (RVW1). Vervolgens wordt die negatieve beoordeling zomaar overgenomen bij het schrappen van het criterium vrachtverbod (RVW3): 'De bovenstaande conclusie geldt dus ook onder randvoorwaarde 3'. De 'dus' slaat op de voorgaande zin: 'Het al dan niet instellen van een vrachtverbod of tol op de Kennedytunnel heeft geen impact op de vergelijking van stRaten-generaal en het referentiealternatief.' Die bewering wordt nergens gestaafd en onze berekeningen op basis van de bij het studierapport gevoegde verkeersstellingen tonen net het tegendeel aan: randvoorwaarden als doorgangsverbod of tolheffing aan de tunnels (Kennedytunnel én Oosterweeltunnel) – ook voor het autoverkeer – hebben een significante impact op de sturing van de verkeersstromen en op de vergelijking tussen beide modellen (SG of BAM) en tracés. Zo significant dat we daar in deze nota een apart hoofdstuk aan wijden – zie onder (4).

- bereikbaarheid stad

Studierapport p.24: 'De bereikbaarheid van de stad wordt significant negatiever beoordeeld voor het tracé stRaten-generaal.'

→ opnieuw gaat het hier om een incorrecte weergave van de realiteit. Cfr. hoger: hier moeten we dezelfde vraag stellen: wat wordt bedoeld met ‘de stad’. Concreet merken we dat het niet om ‘de stad’ gaat, maar om de zone van het Noordkasteel – uitgerekend de zone die op de schop gaat in functie van de aanleg van het referentieontwerp. Om het Eilandje te bereiken maakt het verkeer uit het oosten en het zuiden immers gebruik van het op- en afrittencomplex ter hoogte van de Groenendaallaan, zoals de opmakers van het project-MER zelf erkennen (p.24).

→ de stelligheid waarmee het tracé stRaten-generaal op dit criterium negatief beoordeeld wordt staat in schril contrast met de assumpties gehanteerd in verband met het referentieontwerp. Dat ontwerp krijgt letterlijk het voordeel van de twijfel: ‘Bij het tracé ‘Referentieontwerp’ zal wellicht alle verkeer gebruik maken van het op- en afrittencomplex ter hoogte van het Noordkasteel om het Eilandje te bereiken.’ Op basis van die ‘wellicht’ volgt dan de conclusie over tracé SG: ‘significant negatiever’.

Op basis van beide evaluaties komt men tot volgende conclusie: ‘Als algemene conclusie voor het criterium ‘Bereikbaarheid Haven en Stad’ kan gesteld worden dat het alternatief SG significant negatiever scoort dan het referentiealternatief.’

Uit onze berekeningen blijkt dat net het tegendeel waar is.

→ opnieuw verwijzen we naar het aparte hoofdstuk onder (4) voor verdere uitleg over het gewicht van beslissingen inzake tolheffing en doorgangsrecht bij het bepalen van het succes van een tracé.

- congestie zuidelijke ring

Bij de evaluatie van het model ‘geen vrachtverbod en tol op Kennedytunnel’ (RVW2) luidt het op p.24: ‘In het referentieontwerp wordt naar verwachting de congestie op de zuidelijke R1 opgelost. In het alternatief stRaten-generaal is nog beperkte congestie te verwachten. Het alternatief stRaten-generaal scoort hier dus significant slechter.’

Qua mogelijke congestievorming is er inderdaad een beperkt verschil tussen 2SG en 2BAM onder RVW2, zo leert ons de analyse van de verkeersstellingen uit bijlage 3 bij het studierapport (*Verkeersstromen 2015*). Voor 2SG stellen we aan de Kennedytunnel immers 15% meer autoverkeer vast dan voor 2BAM richting rechteroever en 12% meer autoverkeer richting linkeroever (*zie excel 3.1.7° en 8°*).

2SG dient echter niet alleen te worden vergeleken met 2BAM maar ook met het huidige voorliggende referentieontwerp 1BAM. Het is immers scenario 1BAM dat door de BAM en de Vlaamse regering naar voor wordt geschoven, niet 2BAM. Een dergelijke vergelijking levert een heel ander, weinig gunstig beeld op van het referentieontwerp 1BAM:

→ Bij 1BAM rijdt respectievelijk 65% en 48% meer autoverkeer door de Kennedytunnel richting rechter- en linkeroever dan bij 2SG. Daardoor ontstaat een significant grotere verkeersdruk op de zuidelijke ring (*zie excel 3.1.7° en 8°*) dan bij 2SG.

→ Onder gelijke voorwaarden (tol aan beide tunnels, RVW2) kiezen significant meer auto’s voor de Oosterweeltunnel dan bij het huidige voorziene model (1BAM), met als gevolg: een betere spreiding van het autoverkeer op het hoofdwegennet (*zie ook excel 3.3.5° en 6°*). Dergelijke spreiding van het verkeer is een van de hoofdbetrachtingen van het Masterplan en een belangrijk motief om de ring te sluiten (Oosterweelverbinding).

→ De betere spreiding geldt overigens ook voor de totaliteit van de verkeersstromen (auto + vrachtwagens). Gelijkwaardige voorwaarden voor doorgang aan beide tunnels leidt tot een

significant betere spreiding van verkeersstromen en behoud van de beoogde verlaging van de verkeersintensiteit in de Kennedytunnel (zie *excel 6.1.2.7° en 8°*).

Zie ook (4)3.2.

Over mogelijke congestie elders op de ring – door omrijgedrag van vrachtwagens als gevolg van het verplichte rijden door de Oosterweeltunnel – worden geen uitspraken gedaan in het studierapport. Terwijl bij het referentieontwerp net daar door het vrachtverbod in de Kennedytunnel en door tolheffing voor auto's aan de Oosterweeltunnel een toename van vracht- en autoverkeer ontstaat, meer specifiek op het ringgedeelte tussen de E19 (autostrade naar Brussel) en Merksem, nu al een van de meer congestiegevoelige punten. Zie hiervoor ook (4) en *excel 2.1.11°-14° en 3.1.11°-14°*.

b. verkeerdelijk en misleidend 'gelijkwaardig' voor andere criteria

- bereikbaarheid haven voor vrachtverkeer

Studierapport p.23 over scenario RVW3: 'Er kan gesteld worden dat, onafhankelijk van het vrachtverbod of de tol, de bereikbaarheid van de haven voor vrachtverkeer iets minder goed is in het alternatief tracé stRaten-generaal dan in het referentiealternatief. Gezien de lange afstanden waarover het havengerichte verkeer geschiedt wordt de beperkte impact echter als niet significant beoordeeld.'

Deze niet-beargumenteerde stelling klopt niet:

→ het alternatief tracé verbetert immers de bereikbaarheid van de haven voor vrachtverkeer, want de nieuwe ringweg loopt door de haven en heeft een extra op- en afrit aan de Noorderlaan (knooppunt A12). Voor het vrachtverkeer komende uit het westen en het zuidwesten (= komende van linkeroever) vormt dit een belangrijke verbetering. (Een analyse van de verkeerscijfers uit bijlage 3 bij het studierapport – de veiligheidsnota – leert overigens dat TV SAM geen rekening hield met deze aanvullende op- en afrit: de meerwaarde van de betere ontsluiting van dit deel van de haven in het SG-tracé wordt niet in rekening gebracht bij de tellingen – zie *excel 2.5.2*).

→ voor vrachtverkeer komende uit het zuiden (= A12 en E19, ofwel 'Boom' en 'Brussel') kan het opheffen van het vrachtverbod in de Kennedytunnel (= voorstel SG) het verschil maken tussen in de file staan op de ring of vrije doorgang naar de haven (linkeroever én rechteroever). Deze vrachtwagens worden dan immers niet verplicht om de hele ring rond Antwerpen te nemen, wat bij het referentieontwerp wel het geval is.

→ opnieuw worden hier overigens op basis van een simpele extrapolatie conclusies over RVW1 (vrachtverbod en geen tol op de Kennedytunnel – een piste die wij uitdrukkelijk afkeuren) zomaar overgeheveld naar de evaluatie van RVW3 (geen vrachtverbod en tol op Kennedytunnel voor vrachtwagens). Dit is niet correct, en zelfs laakbaar – gezien de draagwijdte van de conclusies.

- congestie zuidelijke ring

Bij de evaluatie van het model 'geen vrachtverbod en tol op Kennedytunnel voor vrachtwagens' (RVW3) luidt het: 'Onder de randvoorwaarde van tolheffing op de Kennedytunnel enkel voor vrachtwagens, zal naar verwachting zowel in het tracé stRaten-generaal als in het referentieontwerp congestie optreden aan zowel de Kennedytunnel als op de R1 tussen E19 en E34'. Conclusie: beide alternatieven scoren hier gelijkwaardig.

→ deze gelijkwaardigheid geldt echter niet wanneer cijfergegevens voor 2SG en 3SG (alternatieven stRaten-generaal onder RVW2 en RVW3) vergeleken worden met die voor 1BAM. Dergelijke vergelijking is relevant omdat 1BAM het werkelijke referentiemodel is dat de BAM naar voor schuift. Cfr. redenering zoals hoger bij 3.a. congestie zuidelijke ring.

- vrachtwagenverbinding voor doorgaand verkeer

Ook bij de evaluatie van het toetsingscriterium 'Vrachtwagenverbinding voor doorgaand verkeer' wordt alleen binnen randvoorwaarden vergeleken en niet tussen randvoorwaarden. Dat is misleidend, want gelijkwaardigheid tussen twee tracés binnen RVW2 betekent niet dat het referentiemodel 1BAM even goed scoort als 2SG. Opnieuw integendeel, in deze concrete vergelijking.

Bij RVW 2 en 3 wordt voor het alternatief stRaten-generaal gewezen op 'mogelijke congestie op de zuidelijke ring'. Daar staat tegenover: het verplichte omrijden van vrachtwagens bij RVW1 en de daaraan verbonden congestietoename op het ringgedeelte tussen de E34 en Merksem (zie excel 2.1.11° tot 14°). Bovendien constateren we uitgerekend bij 1BAM een significante toename van het autoverkeer op de twee telpunten aan de zuidelijke ring, met grote verkeersdruk tot gevolg (zie excel 3.1.7° en 8°).

Maar omdat de balans per randvoorwaarde wordt opgemaakt, blijft deze negatieve evaluatie voor 1BAM buiten beeld.

c. selectieve bestudering van mobiliteitskwestie:

Belangrijke kwesties worden niet aangekaart – kwesties die wij als fundamentele kritiek op het referentieontwerp naar voor schoven.

→ cfr. daarvoor het aparte hoofdstuk (4) over 'mobiliteit', infra.

4. Leefbaarheid

a. kwaliteit omgevingslucht:

Opvallend hier is dat opnieuw de evaluatie van randvoorwaarde 3 (= voorstel van stRaten-generaal) aanmerkelijk korter is dan die van RVW1 (= niet het voorstel van stRaten-generaal, al wordt die indruk wel gewekt). Op p.26-27 wordt een volledige bladzijde gewijd aan de analyse van RVW1. Dit is niet relevant voor de evaluatie van wat stRaten-generaal werkelijk naar voor schoof als alternatief, maar het tegendeel wordt wel gesuggereerd door korte verwijzing ernaar in de evaluatie van RVW3: '... gelijkaardige vaststellingen kunnen worden gedaan als hierboven', '... kunnen dezelfde opmerkingen worden gemaakt als onder RVW1 en RVW2'. De evaluatie van RVW1 wordt als een opmaat voor de evaluatie van RVW3 gehanteerd, terwijl het om twee fundamenteel verschillende randvoorwaarden gaan, met sterk verschillende gevolgen.

* Studierapport p.26: 'Het berekend aantal afgelegde kilometers op het hoofdwegennet is in beide alternatieven vergelijkbaar, wat opmerkelijk is aangezien de omrijfactor voor een aantal belangrijke verkeersstromen in het alternatief stRaten-generaal aanzienlijk groter is.'

→ dit laatste gaat op voor RVW1 (vrachtverbod en geen tol op Kennedytunnel) maar niet voor het alternatief dat stRaten-generaal naar voor schoof, nl. RVW3 (geen vrachtverbod en tol op Kennedytunnel voor vrachtwagens). Zie ook (4)2.4.

(vervolg op bovenstaande citaat:) 'Vermoedelijk wordt in dit alternatief meer gebruik gemaakt van het onderliggend wegennet. (...) Dit wordt bevestigd door de berekeningen in MMA2. Het aantal afgelegde vrachtkilometers op het onderliggende wegennet in woongebieden is inderdaad aanzienlijk hoger in het alternatief stRaten-generaal. Onder RVW1 zijn deze effecten iets sterker dan onder RVW2 of RVW3 (zie analyse 'verkeersveiligheid onderliggend wegennet').'

→ deze conclusie is niet correct. Cfr. infra: onze kritiek op deze cijfers onder (4)2.1 en (4)3.1 in verband met sluipverkeer, en onder (4)2.3 en (4)3.3 in verband met de gelijkwaardigheid van het aantal vrachtwagens en auto's bij RVW1 én RVW2.

→ het zomaar meenemen van argumentatie en conclusies over RVW1 naar de evaluatie van RVW2 en RVW3 is niet correct en misleidend.

* Studierapport p.25: 'Vergelijking tussen de alternatieven gebeurde op basis van een vergelijking van de verkeersintensiteiten uit het MOTO-model. In het kader van deze kwalitatieve vergelijking konden geen emissieberekeningen, noch verspreidingsberekeningen worden uitgevoerd. Ook de bevolkingsdichtheden ('aantal gehinderde omwonenden') zijn niet berekend langs de trajecten.'

→ bevolkingsdichtheden zijn nochtans relevant voor de concrete evaluatie van beide tracés, zo blijkt uit het studierapport zelf:

'Uit de berekende verkeersintensiteiten in het deeltraject Oosterweel RO, en het hoge aantal vrachtwagens dat gebruik zal maken van de Oosterweelverbinding, kan worden afgeleid dat het nieuwe stuk snelweg een potentieel knelpunt voor de NO₂-concentratie zal betekenen.

Realisatie van het referentiealternatief impliceert een nieuwe drukke snelweg aan de noordzijde van de stad Antwerpen (noordrand wijk Eilandje). Het nieuw stuk snelweg in het alternatief stRaten-generaal is gesitueerd in de haven (geen omwonenden)' (p.26).

Het besef wordt hier weergegeven dat het referentieontwerp ('een nieuwe drukke snelweg aan de noordzijde van de stad Antwerpen') een negatieve impact zal hebben ('een potentieel knelpunt') op de luchtkwaliteit van het Eilandje, waar gewoond wordt en volgens de planning (goedgekeurd Masterplan Eilandje) nog meer woonfuncties gepland zijn. Maar wat lezen we verderop in de argumentatie?:

'Het aantal toekomstig gehinderden in het referentiealternatief is onder meer afhankelijk van de toekomstige ontwikkeling van de wijk 't Eilandje (geplande woonfunctie). (...) Zonder emissie- en verspreidingsberekeningen kan momenteel eigenlijk moeilijk stelling worden ingenomen wat betreft het beter of slechter scoren van het alternatief stRaten-generaal t.o.v. het referentiealternatief. Echter, de toename van het aantal vrachtkilometers op het onderliggende wegennet in woongebied bij uitvoering van het alternatief stRaten-generaal, noopt ons om dit alternatief, wat betreft kwaliteit omgevingslucht, toch negatief te beoordelen in de vergelijkende analyse onder RVW1' (p.26-27).

Dit is andermaal een weinig ernstige bewijsvoering:

→ erkend wordt dat het alternatief tracé geen luchtkwaliteitshinder zal opleveren voor omwonenden, want die zijn er niet. Er zijn wel omwonenden bij het geplande referentiealternatief. Maar daarover wordt dan gezegd dat men zonder berekeningen moeilijk stelling kan innemen en dat een en ander afhankelijk is van de toekomstige ontwikkeling van de wijk 't Eilandje.

→ door het element 'bewoningsdichtheid' niet in rekening te brengen, ontwijken de opstellers van het studierapport de fundamentele vraag die stRaten-generaal op de agenda wilde plaatsen: is een nieuw viaduct vlakbij bewoond gebied wel een goed idee. In de promotiefilm van het bouwconsortium Noriant heeft men het over de doorstroom van het internationale verkeer 'tussen Scandinavië en het Iberische schiereiland' (december 2006). Wat doet dit verkeer zo dicht bij het centrum van Antwerpen? Sowieso vermindert het de luchtkwaliteit op het Eilandje en in de stedelijke omgeving daarvan. De conclusie van wat dit project-MER stelt kan niet anders zijn dan: op het noordelijk Eilandje wordt beter niet veel ontwikkeld, en worden al zeker best de geplande woningen en recreatiezone geschrapt. Het is een conclusie die de overheden blijkbaar helemaal ontgaat, want intussen bestaat wel een Masterplan voor de ontwikkeling van het Eilandje, inclusief woonfunctie in de vermelde zone.

→ het niet in rekening brengen van ontbrekende, naar verwachting negatieve cijfers i.v.m. het referentieontwerp belet de opmakers van het project-MER niet ('noopt ons') om ten voordele van het referentieontwerp cijfers over sluipverkeer bij het alternatief tracé in rekening te brengen. Waardoor de teller alsnog komt op: negatieve beoordeling van alternatief SG onder RVW1.

→ deze niet-relevante negatieve beoordeling van RVW1 (= niet het voorstel van SG) wordt dan simpelweg (of is het slimweg) geëxtrapoleerd naar de beoordeling van RVW2 en RVW3 (waarvoor evenwel volstrekt andere tellingen gelden, zoals blijkt uit de bijgeleverde kaarten met verkeersstromen), met bewoordingen als 'Een analoge analyse kan worden gemaakt voor RVW2' (p.27) en 'Voor RVW3 kunnen gelijkaardige vaststellingen worden gedaan als hierboven' (p.28). Dit blijkt opnieuw giswerk: men heeft het over 'de mogelijke problematiek van het sluipverkeer' en 'de mogelijke congestie op de zuidelijke ring'. Het giswerk zit er bovendien naast: voor een weerlegging van de niet-correcte cijfers over sluipverkeer bij 2SG, zie (4)2.1 en (4)3.1.

Een argumentatie opbouwen op basis van dergelijk 'los zand' is verre van wetenschappelijk ernstig. Toch twijfelt men niet om tot volgende conclusie te komen: 'Daarom wordt het alternatief stRaten-generaal in deze analyse opnieuw (licht) negatiever beoordeeld dan het referentieontwerp wat betreft impact op de luchtkwaliteit'.

→ de evaluatie overstijgt hier het niveau van de suggestie niet: nattevingerwerk, vermoedens en foutieve berekeningen leiden tot negatieve conclusies over het alternatief tracé.

b. geluidshinder:

De vergelijkende analyse van de geluidshinder is gebaseerd op het weglaten van relevant vergelijkingsmateriaal, telkens in het voordeel van het referentieontwerp. Dit is een aanfluiting van ernstig onderzoek. Bovendien dienen de gehanteerde verkeerstellingen voor het vrachtverkeer aan het telpunt A12-Ekeren naar beneden bijgesteld, wat tot andere resultaten leidt voor de geluidsbelasting (zie *excel 7.2.1.2*).

We citeren de volledige passage over randvoorwaarde 3 (= het voorstel van stRaten-generaal) uit het studierapport:

'RVW3: De te verwachten geluidsbelasting als gevolg van het verkeer op de Ring is nagenoeg gelijk voor beide alternatieven. De verschillen zijn hier niet significant. Van het verkeer op de A12 daarentegen is bij het alternatief stRaten-generaal wel een significant hogere geluidsbelasting te verwachten. Dit is nadelig voor het woongebied Ekeren. Het Eilandje wordt minder belast bij het alternatief stRaten-generaal. Naar verwachting zal het aantal geluidsgehinderden als gevolg van het wegverkeerslawaaai echter eerder hoger zijn bij het alternatief stRaten-generaal omdat het aantal gereden vrachtkilometers in woongebied op het onderliggend wegennet (en in minder mate op het hoofdwegennet) hoger is dan voor het referentiealternatief. Het tracé stRaten-generaal krijgt daarom een licht negatieve score' (p.31).

→ volgens de in het rapport bijgevoegde tabel blijkt het in Ekeren om een verschil in geluidsbelasting te gaan van 1 decibel. Voor het referentieontwerp wordt in diezelfde tabel een even hoge geluidsbelasting vastgesteld op Linkeroever (0,9 decibel), maar dat blijft onvermeld in de conclusie. Gelden hier twee maten en twee gewichten?

→ onvermeld blijft ook dat de autostrade bij het volgen van het alternatief tracé SG significant verder van het woongebied Ekeren wordt gesitueerd dan in de bestaande situatie

(hersituering richting industrieterrein): dit betekent dus minder geluidshinder voor de bewoners van Ekeren. Cfr. 5.2.3.3 in het studierapport.: ‘De afstand tussen de nieuwe knoop en de dichtstbijzijnde bewoning neemt immers toe.’

Cfr. ook het studierapport op p.8: ‘Voor de aansluiting van de Oosterweelverbinding met de A12/E19 dient in het alternatief stRaten-generaal een nieuw aansluitingscomplex A12 (Zoomseweg)/Noorderlaan te worden voorzien. Het bestaande knooppunt komt hierdoor te vervallen, waardoor de infrastructuur verder weg komt te liggen van het woongebied Ekeren.’

→ er blijft nóg iets onvermeld: bij aanleg van het referentieontwerp is op het Eilandje een toename van 1,5 decibel geluidshinder. Dit is het hoogste cijfer uit alle kolommen. Bij het alternatief tracé, daarentegen, is aan het Eilandje helemaal geen toename: nul decibel. De enig mogelijke conclusie hier is dus: significant hogere geluidsbelasting bij referentieontwerp. Maar omdat dit blijkbaar niet de conclusie mag zijn, worden twee trucs bovengehaald:

- 1 decibel geluidstoename in Ekeren wordt ‘significant hogere geluidsbelasting’ genoemd; 1,5 decibel geluidstoename aan het Eilandje krijgt niet dit predicaat, wel het vage ‘Eilandje wordt minder belast’ bij alternatief tracé.
- bovendien wordt, andermaal op basis van foute berekeningen, verwezen naar de ‘naar verwachting’ en ‘eerder hoger’ aantal geluidsgehinderden op het onderliggend wegennet. In (4)2.1 en (4)3.1 zullen we aantonen dat alvast bij RVW2 zowel voor het vrachtverkeer als voor het autoverkeer er minder sluipverkeer is op het onderliggend wegennet dan bij RVW1. → dit is nattevingerwerk: er wordt geen getal geplakt op het aantal geluidsgehinderden (‘eerder hoger’) en al helemaal niet op de decibelberekening. Logisch, want het gaat om giswerk. Toch wordt daar een voor stRaten-generaal negatieve conclusie op gebaseerd.

→ oorzaak van de aanvullende geluidsbelasting ter hoogte van Ekeren is volgens het studierapport de toename van verkeer op de A12 tussen het knooppunt Ekeren en de Leugenberg. Het studierapport staft dit met cijfergegevens voor het telpunt A12-Ekeren (p.30).

Wat blijkt echter?

Uit de cijfers leren we dat de verschillende randvoorwaarden bij het referentieontwerp geen betekenisvolle invloed hebben op de verkeersintensiteit van vrachtwagens op het telpunt A12-Ekeren (zie *excel 7.2.1.1*). In tegenstelling hiermee hebben de randvoorwaarden, althans volgens het studierapport, bij het alternatief tracé wel een aanzienlijke invloed op het aantal vrachtwagens ter hoogte van dit telpunt. Wanneer de Kennedytunnel open blijft voor het vrachtverkeer daalt het vrachtverkeer op de A12 tussen de 24 en de 39 procent, afhankelijk van de rijrichting en van het tolsysteem voor auto’s.

Met behulp van cijfers over het vrachtverkeer dat gebruik maakt van de op- en afrit aan de Noorderlaan en van de bewegingen richting het SG-tracé vanuit Oude Landen en Ekeren kan de verkeersintensiteit van en naar Ekeren herberekend worden (zie *excel 7.2.1.2*). De resultaten daarvan doen vermoeden dat de intensiteitscijfers voor alvast het vrachtverkeer op het telpunt A12-Ekeren in het geval van het stRaten-generaal-tracé tenminste naar beneden dienen bijgesteld. Die correctie leidt tot betere resultaten voor de geluidsbelasting in Ekeren.

Uiterlijk tegen 18 juli 2008 moeten de Europese lidstaten actieplannen hebben uitgewerkt tegen het lawaai in agglomeraties met meer dan 250.000 inwoners. Richtlijn 2002/49/EG artikel 8: ‘Deze plannen hebben tot doel stille gebieden in agglomeraties tegen een toename van geluidshinder te beschermen’. Hoe denkt de Vlaamse regering deze vraag te rijmen met de geluidstoename op Linkeroever en aan het Eilandje?

c. visuele hinder:

Ook hier ontbreekt het aan intellectuele eerlijkheid in de vergelijkende analyse.

We citeren opnieuw de volledige passage, studierapport p.31:

‘De visuele impact van beide infrastructuren is sterk verschillend op het rechteroevergebied. In beide gevallen ligt de infrastructuur in een (deels) geïndustrialiseerd gebied. Het referentieontwerp zorgt voor een visuele scheiding tussen stad en haven, terwijl het tracé stRaten-generaal een deel van het havengebied isoleert. De voornaamste visuele impact van het tracé stRaten-generaal is te vinden in de knopen E19 en A12, die beiden dicht bij bewoningskernen gelegen zijn. Het opkuisen van de knoop A12 kan beschouwd worden als positief. De afstand tussen de nieuwe knoop en de dichtstbijzijnde bewoning neemt immers toe. Anderzijds is de nieuwe knoop hoger en zijn de strengen zwaarder. Er mag ook worden aangenomen dat de brug over de dokken eerder een standaard uitwerking zal krijgen. Of het viaduct van het referentieontwerp leidt tot bijkomende visuele hinder is voer voor discussie. De huidige visuele kwaliteit van het gebied (zeker vanuit de stad) is immers bijzonder laag. Een goed ontwerp kan een visueel baken vormen dat voor sommigen een meerwaarde zal betekenen.’

Conclusie op basis van deze retoriek: ‘Beide alternatieven scoren gelijkwaardig voor het criterium Visuele hinder’.

Gelijkwaardig?

→ ‘In beide gevallen ligt de infrastructuur in een (deels) geïndustrialiseerd gebied’: de semantische truc ten voordele van het referentieontwerp zit ‘m hier in de toevoeging van (deels): het is een handigheidje om beide infrastructuren op gelijke voet te behandelen. In werkelijkheid is het alternatief tracé helemaal in geïndustrialiseerd gebied gesitueerd, terwijl het referentieontwerp tussen geïndustrialiseerd gebied en stedelijk weefsel (recreatiegebied, geplande woongebieden, ...) ligt. Geen gelijkwaardigheid dus.

→ als ‘voornaamste visuele impact’ van het alternatief tracé wordt de inplanting ter hoogte van Ekeren erbij gehaald, in een verdere poging om beide ontwerpen min of meer gelijk te schakelen qua visuele impact. Uit de volgende zin al blijkt evenwel dat bij het alternatief tracé net sprake is van een positieve opkuis: de afstand tussen snelweg en woongebieden wordt vergroot.

→ vervolgens heeft men het noodgedwongen ook over de meest heikele kwestie voor dit criterium: de visuele hinder van het referentieontwerp naast het Eilandje. Plots wordt het subjectieve register geopend: de visuele hinder ervan is ‘voer voor discussie’ en ‘voor sommigen’ is er sprake van een meerwaarde. Verwezen wordt nog naar de lage visuele kwaliteit van het huidige gebied. Verzwegen wordt dat intussen een Masterplan Eilandje is goedgekeurd dat stedelijke ontwikkeling voor dat ‘huidige gebied’ voorziet – de bedoeling daarvan is net een hoogwaardige ontwikkeling van dit stadsdeel. Het argument van een eventuele lage visuele kwaliteit van de huidige situatie is dus niet correct, afgaand op de goedgekeurde beleidsplannen door het stadscollege. Het niet hypothekeren van een hoogwaardige stedelijke ontwikkeling van het ‘huidige gebied’ is een van de belangrijke redenen om het alternatief tracé te volgen.

In het studierapport komt men met retorische ingrepen en selectieve hantering van de feiten tot de beoordeling ‘gelijkwaardig’. Dat dit ongeloofwaardig is, moge blijken uit de negatieve evaluatie van het referentieontwerp in het technisch deelrapport ‘Mens – Sociaal organisatorische aspecten’ uit ... het project-MER Oosterweelverbinding: ‘Door de dimensies

van het nieuwe viaduct (dubbeldeks viaduct dat relatief laag boven de grond hangt) zal er een negatief effect te onderkennen zijn op de belevingswaarde van het gebied door de lokale bevolking, en dit voornamelijk vanuit visueel oogpunt' (p.92).

In de niet-technische samenvatting van het project-MER klinkt het nog duidelijker:

'De visuele impact van het Oosterweelviaduct is positief op grote en middelgrote afstand. Het viaduct zal onmiskenbaar een baken vormen in het Antwerpse landschap. Door de grote omvang en de complexiteit van het viaduct zijn aanzienlijke negatieve effecten te verwachten in de directe omgeving van het viaduct. Meer bepaald ter hoogte van het Noordkasteel en het Kattendijkdok is er een belangrijke negatieve impact te verwachten. Deze impact kan ten dele verminderd worden door een zo hoog en noordelijk mogelijke keuze van het tracé.'

Het is duidelijk – zo blijkt ook uit het project-MER zelf – dat een viaduct vlak naast het Eilandje zowel op het vlak van geluidshinder als van visuele hinder slechter scoort dan het alternatief tracé in de haven. Slechts met behulp van nepredeneringen, selectief gebruik van gegevens en het in de weegschaal gooien van niet-relevante gegevens slaagt men erin om deze negatieve score om te buigen tot minstens 'gelijkwaardig'. Dit om twee essentiële punten van kritiek op de situering van het viaduct nabij de stadskern te neutraliseren.

d. erfgoedwaarde:

Het referentieontwerp heeft een grote impact op het historische erfgoed in de viaductzone. De zone is een voor Antwerpen unieke locatie met markante gebouwen (zeevaartschool, brandweerkazerne, Pomphuis), een natuur- en recreatiegebied (Noordkasteel), een specifiek maritiem karakter (Droogdokken, openheid van het Straatsburgdok, Scheldebocht). Dit historische kader blijft behouden wanneer voor de Oosterweelverbinding een noordelijker tracé gekozen wordt. Het project-MER kan dus niet anders dan volgend besluit te formuleren over het alternatief tracé van stRaten-generaal: 'Dit tracé scoort dus beter voor wat betreft het behoud van erfgoedwaarden'.

→ de amper vijf regels die aan dit criterium besteed worden staan in schril contrast met de vele negatieve bladzijden die besteed worden aan voorstellen (RVW1) die weinig tot niets te maken hebben met het voorstel van stRaten-generaal – dat laatste vooral, zo is onze indruk, om een negatief aura te suggereren rond het werkelijke voorstel van stRaten-generaal.

e. relictzones:

Ook hier wordt opnieuw de truc van de ongelijkwaardige vergelijking (appelen met peren) bovengehaald, om ten onrechte tot volgende conclusie te komen: 'Beide alternatieven scoren gelijkwaardig voor het criterium Relictlandschap'. De werkelijkheid is anders:

→ het alternatief tracé laat de hele zone van het Noordkasteel onaangeroerd; bij het referentieontwerp verdwijnt het gebied. Om die volledige verdwijning als natuur- en recreatiezone in de vergelijking te neutraliseren (weg te redeneren) verwijst men naar 'bijkomende belasting' in de gebieden Oude Landen en Laarse Beek, en naar 'een gedeeltelijke vernietiging en verdere versnippering' van het Vormingsstation Noord en Muisbroek. De vergelijkingen zijn echter van ongelijke grootte-orde: de onvermijdelijke vernietiging van het hele Noordkasteel door de inplanting van het viaduct wordt vergeleken met een nog te bestuderen en beperkte inpalming van randen van relictzones.

Het gaat hier om de keuze tussen vernietiging of vrijwaring van een volledig natuur- en recreatiegebied vlakbij de stadskern, en nog probeert men dit te minimaliseren in volgende onvermijdelijke evaluatie van het alternatief tracé: 'Daartegenover staat dat waarschijnlijk een groter gedeelte van het Noordkasteel bewaard zal kunnen blijven.' Waarschijnlijk? Een groter

gedeelte? Op de website van de BAM wordt in de rubriek 'veelgestelde vragen' erkend dat 12 van de 25 hectaren Noordkasteelgebied verdwijnen bij aanleg van het Oosterweelviaduct. Wat overblijft is een waterpartij vlak naast de autostrade.

Op basis van een amalgaam van nepredeneringen, foutieve berekeningen, misleidende extrapolaties, selectief gebruik van gegevens en retorische kunstgrepen klinkt de hoofdconclusie bij Milieu-Mens (Leefbaarheid) over het alternatief tracé: 'eerder negatief' (p.37).

Opvallend nog: bij het criterium 'veiligheid' worden een min en een plus voor het referentieontwerp samen 'neutraal'. Bij het criterium 'leefbaarheid' blijken een min en een plus voor het alternatief tracé ineens een 'negatief'.

5. Natuur

Ook bij de evaluatie van diverse natuurcriteria worden opnieuw negatieve conclusies gebaseerd op het foutief en selectief hanteren van gegevens. Wat betreft 'ecotoopverlies' gebeurt dit zelfs op een flagrante manier:

a. ecotoopverlies:

* Studierapport p.32, over het alternatief tracé van stRaten-generaal: 'Op Rechteroever is er ter hoogte van het Noordkasteel minder impact doordat de Oosterweelknoop in het geval van het tracé stRaten-generaal gereduceerd wordt tot een zijdelingse aansnijding door het tracé zelf en een oostelijke aantakking van een op- en afrit evenwijdig met het Amerikadok.'

→ in werkelijkheid laat het alternatief tracé het Noordkasteel ongemoeid. De 'minder impact' uit het studierapport moet dus zijn: geen impact. In deze formulering lijkt het alsof het verschil tussen referentieontwerp en alternatief een kwestie van gradatie is (kwantiteit), terwijl het om een kwalitatief verschil gaat, met name om de vernietiging (bij referentieontwerp) of het vrijwaren (bij alternatief tracé) van het Noordkasteel.

Die vernietiging blijkt ook uit de niet-technische samenvatting van het project-MER: 'De impacten op het rechteroevergebied zijn van een totaal andere aard. Door de havencontext is de impact op de natuurlijke structuur van het gebied beperkt. Enkel ter hoogte van het Noordkasteel verdwijnen ecologische waarden. De aanleg van de Oosterweelverbinding heeft hier wel een aanzienlijke impact op de aanwezige erfgoedwaarden. Zo wordt de site 'Noordkasteel' grotendeels vergraven en treedt belangrijk contextverlies op voor een aantal beschermde monumenten rond het Kattendijkdok.'

* om deze vernietiging van de site Noordkasteel (bij een keuze voor het referentieontwerp) te neutraliseren wordt vervolgens melding gemaakt van een 'duidelijk blijvend ecotoopverlies' ter hoogte van knooppunt Ekeren bij aanleg van het alternatief tracé van stRaten-generaal.

Concreet verwijst men in het studierapport naar het volgende: 'Ter hoogte echter van Ekeren snijden de aantakkingen van het tracé stRaten-generaal op de noordelijke A12 het volgens de BWK biologisch zeer waardevolle westelijke deel van het natuurreservaat 'De Kuifeend' vrij centraal aan (VEN-gebied)' (p.32).

→ daar klopt niets van: het vermelde natuurreservaat ligt op ruim drie kilometer afstand van het alternatief tracé; het ligt niet eens in de omgeving ervan.

→ bovendien komt bij gebruik van het alternatief tracé ruimte vrij voor een nieuw natuurgebied: 'Enerzijds heeft men hier dus een duidelijk blijvend ecotoopverlies (let wel: dit klopt dus niet, red.), anderzijds komt er door de verschuiving van de huidige knoop

A12/Noorderlaan (de bocht ten zuidwesten van Ekeren) van oost naar west een zone, nu reeds als biologisch waardevol bestempeld, vrij van infrastructuur. Deze zone draagt een duidelijk ecopotentieel in zich doordat ze op zich kan ontwikkelen tot een waardevoller natuurgebied, maar ook doordat ze voor een nog betere connectiviteit kan zorgen tussen Kuifeend en Oude Landen.'

→ wat betreft dat laatste speelt bij het opmaken van de eindbalans overigens andermaal het hanteren van twee maten en twee gewichten. De inplanting van een nieuwe verkeerswisselaar op Linkeroever (knooppunt aan Blokkersdijk) wordt door de BAM gepromoot als een meerwaardefactor voor de natuur en voor de recreant. Waarom de herontwikkeling van het knooppunt Ekeren bij een keuze voor het alternatief tracé dan niet in gelijkaardige termen beschrijven? De heraanleg van dit knooppunt dringt zich sowieso op. Integratie van de Oosterweelverbinding in dit knooppunt is dan de logica zelve en kan ook hier, wanneer zorgvuldig gepland (i.e. zorgvuldiger dan de grove versie gehanteerd in het studierapport), een verbetering voor de omgeving betekenen.

Na deze onevenwichtige analyse komt dan de voorspelbare maar niet correcte conclusie: 'Beide alternatieven scoren gelijkwaardig voor wat betreft ecotoopverlies' (p.32). Alweer wordt een duidelijk betere score voor het alternatief tracé op onheuse wijze weggewerkt in een 'gelijkwaardig'.

b. verstoring door geluid:

Ook hier leidt een onevenwichtige vergelijking tot een scheefgetrokken conclusie: Studierapport p.32: 'Zoals blijkt uit (Error not found xxx) is de geluidsbelasting ter hoogte van het gebied Oude Landen hoger bij het alternatief stRaten-generaal dan bij het basialternatief. De geluidsbelasting in het park Noordkasteel neemt dan weer af. Omdat het gebied Oude Landen, in tegenstelling tot het Noordkasteel, kwetsbaar is voor geluidsverstoring scoort het alternatief stRaten-generaal negatief onder alle randvoorwaarden.'

→ de redenering is op zijn minst vreemd: waarom zou het park Noordkasteel niet kwetsbaar zijn voor geluidsverstoring door een autostrade?

→ bovendien: de grootteorde van toename van geluid aan Oude Landen bedraagt 1 decibel, ofwel evenveel als de toename van geluid aan het gebied Blokkersdijk op Linkeroever (cfr. tabel op p.30). Waarom is dit daar dan niet problematisch?

c. barrièrewerking en versnippering:

Hier wordt de wijze waarop het alternatief tracé negatief wordt geëvalueerd welhaast grof. Studierapport p.32: 'Op Rechteroever is er in de noordwestelijke knoop enerzijds een veel sterkere doorsnijding van het biologisch zeer waardevol westelijk deel van het natuurreservaat De Kuifeend, anderzijds is er de versterkte mogelijkheid tot connectiviteit tussen de Kuifeend en de Oude Landen. Beide alternatieven scoren dan ook gelijkwaardig.'

→ het natuurreservaat De Kuifeend wordt helemaal niet doorsneden; het reservaat ligt zelfs niet in de omgeving van het gebied in kwestie, wel kilometers daar vandaan.

→ de vernietiging van het Noordkasteel bij een keuze voor het referentieontwerp wordt hier niet in rekening gebracht. Opnieuw bekijkt men het volledige plaatje niet.

In de niet-technische samenvatting van het project-MER laat het oordeel over de impact van het referentieontwerp anders wel niets aan duidelijkheid over:

'Op Rechteroever daarentegen zullen de effecten voor fauna en flora vooral ter hoogte van het Noordkasteel het meest ingrijpend zijn. Het Oosterweelknooppunt neemt op deze plaats een grote oppervlakte in en er is dus ook een groot oppervlakteverlies, met bijkomende gevolgen zoals

habitatvernietiging, versnippering, Van het groengebied aan het Noordkasteel zal na de aanleg van de Oosterweelverbinding weinig tot niets meer overblijven.'

Alweer volgt als conclusie in het studierapport een 'gelijkwaardig' die eigenlijk moet zijn: alternatief scoort beter.

d. oppervlaktewater:

* Op p.33 van het studierapport lezen we: 'De totale verharde oppervlakte is in het traject stRaten-generaal groter dan in het referentieontwerp. Bovendien is de nieuw aan te leggen verharding verder verwijderd van de haven (in het referentieontwerp kon de nieuwe verharding relatief eenvoudig aangesloten worden op de haveninfrastructuur en zijn er geen lozingspunten op de waterlopen zelf).'

→ de totale verharde oppervlakte is wellicht inderdaad groter bij SG, aangezien het geen viaduct over de dokken betreft. Maar die oppervlakte ligt wel ver van alle woonkernen, en pal in de haven. De bewering dat de verharding 'verder verwijderd van de haven' ligt klopt dus niet. Wel integendeel: het is het referentieontwerp dat verder van de haven ligt en dichter bij woonkernen.

* Studierapport p.34: 'Zelfs met mitigerende maatregelen (buffer- en infiltratiegebieden) leidt het traject stRaten-generaal tot een verhoging van de overstromingskans. Rekening houdend met de recente overstromingen in de woonwijken te Ekeren en Merksem wordt dit negatief beoordeeld.'

→ het alternatief tracé ligt kilometers verwijderd van woonwijken in Merksem, terwijl het net het referentieontwerp is dat een op- en afrittencomplex voorziet vlak naast de Merksemse woonwijken. Opnieuw lijkt de argumentatie aangedikt met niet-relevante en niet-correcte verwijzingen in functie van een negatieve conclusie voor het tracé stRaten-generaal. Ondanks het feit dat het alternatief tracé ver verwijderd ligt van genoemde woonkernen, in tegenstelling tot het referentieontwerp, luidt die conclusie:

Studierapport p.34: 'Globale beoordeling: de toename van de overstromingskans ten gevolge van de belangrijke bijkomende verharding in woonwijken die nu reeds zeer overstromingsgevoelig zijn, weegt in belangrijke mate door op de globale beoordeling. Daardoor scoort het alternatief stRaten-generaal negatief voor het criterium oppervlaktewater.'

→ de frase 'belangrijke bijkomende verharding in woonwijken' slaat nergens op.

6. Stedenbouw

a. ruimtebeslag:

Studierapport p.35: 'Het tracé stRaten-generaal heeft een aanzienlijk groter ruimtebeslag dan het referentietracé, zij het dat in beide gevallen het aansnijden van nieuwe open ruimte beperkt is. De heraanleg van het knooppunt E19 leidt tot een bijkomende (beperkte) ruimte-inname ter hoogte van Het Laar. Ter hoogte van het knooppunt A12 wordt een gedeelte van de ruimte-inname door het tracé SG gecompenseerd door het verdwijnen van het bestaande aansluitingscomplex. Er dient verder onderzocht te worden of de bedrijventerreinen ten westen van Ekeren kunnen blijven of gecompenseerd dienen te worden elders in de regio. Indien dit het geval is leidt dit wellicht tot bijkomend ruimtebeslag.'

→ de bewering dat het tracé SG tot groter ruimtebeslag leidt is gratuit:

- van 'ruimtebeslag' wordt geen definitie gegeven;
- uit de beschrijving in het studierapport blijkt het 'aanzienlijk' grotere ruimtebeslag van het tracé SG de resultante te zijn van een 'beperkte' ruimte-inname ter hoogte van Het Laar – gecompenseerd door het verdwijnen van een bestaand aansluitingscomplex – en 'wellicht' bijkomend ruimtebeslag door bedrijventerreinen.
- minstens de helft van het tracé SG wordt als tunnel voorzien: dit betekent net geen ruimtebeslag, in tegenstelling tot het referentieontwerp dat helemaal in viaductvorm is;

→ de bewering is ook opnieuw gestoeld op een selectieve hantering van de feiten:

- gewezen wordt op ruimte-inname door het tracé SG bij heraanleg van knooppunt E19; niet gewezen wordt op het ruimtebeslag door het referentietracé ter hoogte van Merksem: nl. een op- en afrittencomplex dat het viaduct met de bestaande ringweg moet verbinden; eveneens wordt niet gewezen op het ruimtebeslag door het referentietracé aan het Nieuw Lobroekdok: de koppeling naar het nieuwe viaduct loopt er in belangrijke mate over het nog te herontwikkelen Lobroekdok, met extra schaduwwerking tot gevolg.
- gewezen wordt op bedrijventerreinen ten westen van Ekeren, waar het tracé SG een deel van de terreinen inneemt; niet gewezen wordt op de huidige bedrijven ten noordoosten van het Eilandje die moeten wijken voor de aanleg van het referentieontwerp.
- mede omwille van dat ruimtebeslag en de verdwijning van de Noordkasteelsite scoort het referentieontwerp voor het criterium ruimtebeslag 'zeer negatief' in het project-MER Oosterweelverbinding. Daarvan wordt geen melding gemaakt in dit studierapport over het tracé stRaten-generaal, wel in het technisch deelrapport Mens – Sociaal organisatorische aspecten: p.92: evaluatie ruimtelijke aspecten Oosterweelverbinding.

De conclusie 'tracé stRaten-generaal scoort globaal slechter' (studierapport, p.35) is opnieuw gebaseerd op een eenzijdig en selectief hanteren van de gegevens.

b. barrièrevorming:

* Studierapport p.35: 'Het referentietracé valt samen met het Albertkanaal en Straatsburgdok en vormt bijgevolg geen bijkomende fysieke barrière tussen de stad en de haven. Dit neemt niet weg dat de aanwezigheid van het viaduct de bestaande barrière meer tastbaar maakt en visueel versterkt.'

→ dit klopt niet: het studierapport vermeldt alleen de situatie voor het westelijk deel van het referentieontwerp; in het oostelijk deel creëert het referentieontwerp wél een fysieke barrière aan het Noordkasteel en binnen het havengebied aan de Royerssluis.

(Zie ook onder '5. Natuur, c. barrièrewerking en versnippering' in deze nota.)

* Studierapport p.35 (vervolg passus): 'Het tracé SG vormt een nieuwe barrière binnen het havengebied en leidt tot een vermindering van de nautische toegankelijkheid van een gedeelte van de haven. Hierdoor zullen op termijn wijzigingen optreden in het gebruik van het gebied. Ook binnen het bedrijventerrein ten westen van Ekeren ontstaan nieuwe barrières die zullen leiden tot een herstructurering van het gebied.'

→ het tracé SG is net als het referentieontwerp een combinatie van tunnel en viaduct, met gelijkvloerse overgangszone. Voor eventuele functionele barrièrevorming op het niveau van het maaiveld scoren beide tracés dus gelijkaardig. Wel klopt het dat het tracé SG functionele gevolgen kan hebben voor het havengebied ten oosten ervan: 'leidt tot een vermindering van de nautische toegankelijkheid van een gedeelte van de haven'. (Zie onder '6. Stedenbouw, e. economische structuur versterkend' voor verdere commentaar hierop.)

→ of binnen het bedrijventerrein ten westen van Ekeren barrières zullen ontstaan hangt af van de concrete uitwerking van de plannen voor het knooppunt daar. Wat niet wordt gezegd bij deze evaluatie: dat het tegelijk om de ‘opkuis’ van het knooppunt gaat, wat elders in het studierapport (p.31) net als ‘positief’ omschreven wordt.

→ bij het referentieontwerp ontstaat ook een nieuwe barrière, die invloed zal hebben op de verdere ontwikkeling van het Eilandje. Met name een barrière tussen stad en haven, die de stedelijke ontwikkeling van het Eilandje negatief zal beïnvloeden en de ontwikkeling van de zone erboven (gebied rond het Straatsburgdok) zal hypothekeren. De beslissing om daar een viaduct in te planten heeft dus verregaande gevolgen voor de verdere ontwikkeling (deels reeds gepland) van de omgeving ervan.

Opvallend is dat hiervan opnieuw geen melding wordt gemaakt in dit studierapport over het alternatief tracé, maar wel elders in het project-MER. Met name in het technisch deelrapport ‘Mens – Sociaal organisatorische aspecten: p.92: evaluatie ruimtelijke aspecten Oosterweelverbinding’ wordt deze barrièrevorming bij de aanleg van het referentieontwerp erkend. Voor de criteria ‘duurzame stedenbouw’ en ‘sociale organisatie’ scoort het referentieontwerp Oosterweelverbinding op rechteroever in dat deelrapport negatief. Zo lezen we over ‘duurzame stedenbouw’: ‘De bouw van de Oosterweelverbinding zorgt voor een beperking van de toekomstige alternatieve ontwikkelingsmogelijkheden in het gebied ten gevolge van de barrièrewerking van de infrastructuur.’

Vreemd genoeg krijgt het referentieontwerp (= viaduct aan het Eilandje) voor het criterium ‘ruimtelijke structuur’ op rechteroever een positief oordeel (p.92) in het project-MER. Op basis waarvan is onduidelijk, want de volledige argumentatie daarbij luidt: ‘Er werd reeds aangegeven dat de directe, harde barrièrewerking van de nieuwe infrastructuur beperkt blijft. De infrastructuur zorgt daarentegen wel voor een meer subjectieve barrièrewerking. De nieuwe infrastructuur zorgt voor een versterking van de scheiding tussen woonfunctie en economische functie van het gebied, i.e. scheiding tussen haven en stad’ (p.92). Hoe dit te rijmen valt met het eindoordeel ‘positief’ én met de vaststelling één bladzijde daarvoor dat toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden in het gebied beperkt worden door ‘de barrièrewerking van de infrastructuur’ blijft een raadsel.

Omdat het om een ‘subjectieve’ barrièrewerking gaat? De analyse in het studierapport is op zijn minst subjectief, dat wel.

Op basis van bovenstaande warrige en inconsequente argumentatie komt men tot volgend eindoordeel over het criterium ‘barrièrevorming’: ‘Er kan dus gesteld worden dat het tracé SG een nieuwe barrière doet ontstaan die niet ontstaat bij het referentietracé. Het alternatief stRaten-generaal scoort dan ook meer negatief voor het aspect barrièrevorming.’

→ in het studierapport heeft men het over de nieuwe barrière ‘die niet ontstaat bij het referentietracé’; uit het project-MER blijkt dat het referentieontwerp wél voor een ‘barrièrewerking’ zorgt. Begrijpe wie kan.

c. stedelijkheid versterkend effect:

Studierapport p.35: ‘Het referentietracé zorgt voor een duidelijke afbakening tussen stad en haven, die echter structureel reeds aanwezig is door de aanwezigheid van het Albertkanaal-Straatsburgdok. De aanwezigheid van het viaduct heeft mogelijk een remmende invloed op de stedelijke ontwikkeling in het noorden van het Eilandje. Anderzijds leidt het tracé stRaten-generaal tot een ongewenste verkeersafwikkeling via het noorden van het Eilandje (zie mobiliteit) wat wellicht een gelijkaardig remmend effect zal hebben op de stedelijke ontwikkeling in dit gebied.’

Opnieuw leidt een amalgaam van incorrecte redeneringen en retorische verdraaiingen tot een voor het referentieontwerp flatterend oordeel, nl. gelijkwaardige evaluatie van beide tracés: → erkend wordt dat een viaduct op het referentietracé voor een duidelijke afbakening zorgt tussen stad en haven.

→ die afbakening zal een remmende invloed hebben op de stedelijke ontwikkeling in het noorden van Eilandje – ten onrechte wordt dit hier nog in de voorwaardelijke wijs gesteld ('mogelijk'). In het technisch deelrapport 'Mens – Sociaal organisatorische aspecten: p.92: evaluatie ruimtelijke aspecten Oosterweelverbinding' uit het project-MER scoort het referentieontwerp Oosterweelverbinding op rechteroever voor de criteria 'duurzame stedenbouw' en 'sociale organisatie' onverbloemd negatief. Daar klinkt het nog: 'De bouw van de Oosterweelverbinding zorgt voor een beperking van de toekomstige alternatieve ontwikkelingsmogelijkheden in het gebied ten gevolge van de barrièrewerking van de infrastructuur' (p.91).

→ de 'ongewenste verkeersafwikkeling via het noorden van het Eilandje' ten gevolge van het alternatief tracé SG is onbewezen en valt niet af te leiden uit de cijfergegevens in bijlage 3 bij het studierapport (*Verkeersstromen 2015*), maar wordt hier toch geponeerd als een zekerheid.

→ die onbewezen projectie wordt vervolgens gehanteerd als oorzaak van 'wellicht een gelijkaardig remmend effect' op de ontwikkeling van het Eilandje.

De gelijkschakeling van een aantoonbare negatieve impact van het verkeersviaduct op de stedelijke ontwikkeling met onbewezen sluipverkeer leidt tot de conclusie:

'Beide alternatieven scoren dus gelijk wat betreft hun impact op stedelijkheid.'

Ook bij het criterium 'veiligheid' werd het argument over mogelijk sluipverkeer aan het Eilandje al gebruikt om een betere score voor het alternatief tracé stRaten-generaal te neutraliseren tot gelijkwaardigheid aan het referentieontwerp. Zie daarvoor (1)2, waar we net op een omgekeerde dynamiek wezen: meer sluipverkeer aan het Eilandje bij het referentieontwerp (*zie excel 7 fig.1 tot 4*).

d. ruimtelijke spreiding tegenwerkend:

Studierapport p.36: 'Het tracé stRaten-generaal leidt tot een duidelijke ruimtelijke spreiding van de infrastructuur. Het gaat daarmee in tegen de principes van bundeling van infrastructuur die binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden nagestreefd. Deze ruimtelijke verspreiding vertaalt zich ook in een spreiding van de verkeersstromen en de overlast die daarvan het gevolg is.

Het alternatief stRaten-generaal scoort dan ook negatief.'

Alweer wordt een mank betoog opgebouwd om het alternatief tracé te weren:

→ het tracé stRaten-generaal zou geen bundeling van infrastructuur bewerkstelligen, terwijl het dat wel degelijk doet, zij het op een andere plaats en op een andere manier dan het referentie-ontwerp. Het tracé SG volgt de bestaande noord-zuidcorridor van de Oosterweelsteenweg zoals het referentieontwerp de oost-westcorridor van het Straatsburgdok volgt.

→ aan dit verwijt van spreiding van infrastructuur wordt zomaar een spreiding van verkeersstromen gekoppeld:

- alsof het referentieontwerp niet tot spreiding van verkeersstromen leidt;

- en zonder dat die verkeersstromen kwalitatief geëvalueerd worden. Niet alle spreiding van verkeer is immers negatief. Verkeersspreiding is bij wijze van spreken de bestaansreden voor

de Oosterweelverbinding, en een van de doelstellingen van het Masterplan, o.a. om congestie tegen te gaan op de zuidelijke ring en aan de Kennedytunnel.

Daarom ook stelt stRaten-generaal voor om het vrachtverkeer toe te laten in beide tunnels, opdat het vrachtvervoer zich beter kan spreiden over de hele ringweg i.p.v. zoals bij het referentieontwerp (verbod vrachtverkeer aan Kennedytunnel) alle vrachtverkeer te concentreren richting de Oosterweeltunnel.

In (4)2.2. en (4)3.2 gaan we verder in op de betere spreiding van vracht- en autoverkeer op het hoofdwegennet bij een keuze voor het tracé stRaten-generaal: de ring wordt efficiënter benut, d.w.z. met minder nodeloos omrijgedrag langs drukke ringgedeelten.

→ het stRaten-generaal tracé vermindert het vrachtverkeer op de ring doorheen het stedelijk kerngebied (zie excel 2.3.11° tot 14°),

→ en verplaatst een deel van dat vrachtverkeer naar meer perifeer gelegen ringgedeelten in het havengebied (zie excel 2.3.1° tot 4°), waar het thuishoort;

→ onder RVW2 leidt het ook voor het autoverkeer tot een significant betere spreiding op het hoofdwegennet (zie excel 3.3.5° tot 8°).

e. economische structuur versterkend:

In hoofdstukje 3.4 (Nautische toegankelijkheid en garanderen van de bedrijfszekerheid van de haven) van het studierapport wordt op p.11 verwezen naar een schrijven van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen dd. 17 november 2005 aan Vlacoro in het kader van het openbaar onderzoek voor het GRUP Oosterweelverbinding. Daarin werd gesteld:

‘Het is niet zo dat het Gemeentelijk Havenbedrijf van meet af aan negatief gereageerd heeft op een noordelijke variant...

... Voor het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen zijn echter de randvoorwaarden die deze voorstellen impliceren:

1. Verbeteren van de bereikbaarheid van de haven voor landverkeer: het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen beschouwt de zuidelijke ontsluiting ter hoogte van het Noordkasteel daarbij als een absolute noodzaak.

2. De nautische toegankelijkheid tot alle delen van de haven (inclusief Albertdok, 2^{de} en 3^{de} havendok) moet minstens op het huidige peil blijven en zo mogelijk nog verbeteren.’

Uit onze toetsing van het alternatief tracé aan de eerste voorwaarde blijkt dat bij het alternatief tracé de bereikbaarheid van de haven door het verkeer net verbetert, meer nog dan bij het referentie-ontwerp (zie hiervoor de hoofdstukjes (1)3a+b in deze nota). Bovenop de gevraagde ontsluiting ter hoogte van het Noordkasteel komt immers aan de Noorderlaan een oprit voor havenverkeer richting linkeroever en een afrit voor verkeer komende van daar. Bovendien kunnen in het gebied tussen de twee verbindingsgeulen nog bijkomende afritten in beide richtingen voorzien worden. In het studierapport wordt niet gewezen op deze meerwaarden.

Wel wordt meteen ‘vastgesteld dat aan randvoorwaarde 2: de nautische toegankelijkheid, niet voldaan is’:

‘Wanneer het tracé ‘stRaten-generaal’ getoetst wordt aan deze randvoorwaarden wordt vastgesteld dat aan randvoorwaarde 2: de nautische toegankelijkheid, niet voldaan is. Het tracé ‘stRaten-generaal’ gaat met een tunnel onder het Wachtdok voor lichters ten oosten van de Noordkasteelbruggen en met een brug over het Albertdok ten oosten van de Oosterweelbrug. Deze brug betekent een verminderde nautische toegankelijkheid vanuit het

noorden (via de Verbindingsgeul) voor het Albertdok, het 2^{de} en het 3^{de} Havendok t.o.v. vandaag.’

Het Gemeentelijk Havenbedrijf specificeert in de brief van 17 november 2005 waarover het hier precies gaat. Het havenbestuur eist ‘dat de toekomstige ontwikkeling van deze havenzone gevrijwaard wordt door de zone blijvend te ontsluiten voor schepen van het Panamax-type. (...) Aangezien aan het behandelen van deze schepen ook belangrijke operationele en nautische vereisten zijn verbonden dient bijkomend de toegang tot de zone minstens worden behouden op het huidige niveau of zelfs verbeterd. Dit impliceert dat zoals op dit moment het geval is, steeds twee alternatieve routes moeten mogelijk blijven om de zone ten oosten van de Oosterweelsteenweg te bereiken of te verlaten.’

De opstellers van het studierapport verbinden daar volgende conclusie aan: ‘Men kan aldus stellen dat het alternatief stRaten-generaal niet voldoet aan de vereisten met betrekking tot ‘Nautische toegankelijkheid en garanderen van de bedrijfszekerheid van de haven’.’

In het hoofdstukje over de versterking van de economische structuur wordt deze conclusie hernomen: ‘Het tracé SG leidt tot de verminderde nautische toegankelijkheid van een deel van de haven. Hierdoor neemt de economische aantrekkelijkheid van het gebied aanzienlijk af. (...) Globaal gezien scoort het alternatief stRaten-generaal negatief voor het criterium ‘Economische structuur versterkend’ (p.36).

We zijn het eens met wat in bijlage 1 bij het studierapport staat: ‘Vanuit nautische overwegingen is het essentieel om de toegankelijkheid van de zone ten alle prijze te behouden. Dit houdt in dat de zone blijvend dient te worden ontsloten door de beide reeds bestaande nautische ontsluitingsmogelijkheden, teneinde te vermijden dat schepen ‘opgesloten’ geraken: indien een ontsluiting buiten dienst is moet de zone nog steeds bereikbaar zijn via de andere route.’

Het is inderdaad belangrijk dat schepen niet opgesloten raken in een deel van de haven. Maar wat is de waarde van ‘ten alle prijze’?

Bij de voor het alternatief tracé negatieve conclusie vallen volgende kritische opmerkingen te plaatsen:

1. Het alternatief tracé stRaten-generaal suggereert minstens de aanleg van een tunnel onder de zuidelijke verbindingsgeul. Dit garandeert het behoud van het huidige niveau van nautische toegankelijkheid naar de binnenhaven in normale omstandigheden: alle grote schepen kunnen zo vrij dit deel van de haven binnenvaren.

Uit bijlage 1 bij het studierapport blijkt dat jaarlijks ongeveer 1500 schepen tot in deze zone varen (cijfers 2005), ofwel 4 per dag. Het aantal vaarbewegingen richting dit havendeel (vrij constant over de jaren heen) met zgn. ‘verminderde nautische toegankelijkheid’ ligt dus eerder laag. In principe kunnen al deze schepen via deze zuidelijke ontsluiting verwerkt worden.

Voor een derde van de schepen is dit zelfs de meest logische weg: 406 schepen hebben als bestemming het Amerikadok, 43 het Kattendijkdok.

Voor een deel van het lokaal landverkeer vormt de tunnelverbinding bovendien een verbetering van de huidige toestand, want de tunnel kan ook gebruikt worden voor verplaatsingen binnen de haven. Wachten voor de brug aan de Oosterweelsteenweg is er dan niet meer bij.

2. Wanneer een viaduct over het Albertdok (over de noordelijke verbindingsgeul) inderdaad onoverkomelijk blijkt – zoals in het studierapport wordt aangegeven – zijn er twee

bouwopties die een permanente alternatieve vaarroute mogelijk houden richting de havenzone ten oosten van de Oosterweelsteenweg:

* onderzocht kan worden of het deel van het viaduct boven de noordelijke verbindingsgeul als ophaalbrug kan worden gebouwd. De constructie dient alleen geopend te worden in geval van een blokkering aan de zuidelijke verbindingsgeul – in de praktijk dus zelden of nooit. Wat is de probabiliteit van het buiten dienst zijn van een van de twee ontsluitingen? Zijn cijfers beschikbaar over de frequentie ervan in het verleden? Op basis van die cijfers kan de geschiktheid van deze bouwoptie worden onderzocht.

* de Oosterweelverbinding kan daar evengoed ingetunneld worden, in functie van het steeds open houden van de noordelijke verbindingsgeul in geval van onverwachte blokkering aan de zuidelijke verbindingsgeul. In het bezwaarschrift van 19 december 2005 verwees stRaten-generaal naar een powerpoint waarop stond ‘aangegeven waar en op welke manier het alternatieve tracé best gebouwd wordt’ (p.18). De powerpoint staat op een website die SG speciaal construeerde in functie van communicatie over het alternatief tracé. Op de slides 25 en 26 van de powerpoint staat deze tunneloptie uitgetekend: ‘Tunneltracé onder Oosterweelsteenweg’ en ‘Tunnel 1 – Noorderlaan’. Het bezwaarschrift leidde tot het verplichte onderzoeken van het voorstel van stRaten-generaal. Waarom heeft TVSAM deze tunneloptie dan niet bestudeerd?

Op p.11 van het studierapport wordt opgemerkt dat een volledig ondergronds tracé niet haalbaar zou zijn, verwijzend naar het plan-MER Masterplan Antwerpen, Hoofdrapport, pag.69-70.

In het plan-MER heeft men het over een lange tunnel langs het door de BAM voorgestelde tracé, niet over een tunnel langs het alternatieve tracé van stRaten-generaal. Conclusies over het ene tunnelvoorstel zomaar – in 1 zin – extrapoleren naar een alternatief voorstel is niet ernstig:

a. in het geval van een alternatief tracé gaat het niet om één lange tunnel maar om drie aparte tunnels met bijkomende op- en afritten en aan de tweede tunnelovergang de mogelijkheid om in open sleuf te werken. Deze opeenvolging van tunnels met in- en uitritten verhoogt de interne veiligheid op het vlak van evacuatie (bij ongeval), ventilatie (luchtkwaliteit) en drukvermindering.

b. de in het plan-MER vermelde mogelijke risico's aangaande pijpleidingen, paalfunderingen en diepgefundeerde damplanken gelden evengoed voor het eerste deel van de tunnel zoals voorgesteld door stRaten-generaal (= deel onder zuidelijke verbindingsgeul en zone daarboven). Daar blijkt het echter geen probleem te vormen; het alternatief tracé wordt als veilig bevonden, zowel intern als extern. Zie daarvoor deze nota onder (1)2. Veiligheid.

c. de Westerscheldetunnel is 6,6 kilometer lang. De driedelige SG-tunnel van op linkeroever tot aan het hertekende knooppunt aan de A12 is minder lang, met name 5,8 kilometer (2400+1700+1700 meter).

(De Westerscheldetunnel kostte in 2003 overigens 750 miljoen euro, exclusief btw maar inclusief 22 kilometer toegangswegen, viaducten en wegeninfrastructuur. Vergelijk met de geschatte minstens 1,850 miljard euro voor het referentieontwerp.)

→ in onderhoud is een tunnel doorgaans goedkoper dan een viaduct.

→ op 9 november 2006 meldde de BAM dat nog altijd een ondergrondse Oosterweelverbinding werd bestudeerd. Wat zijn de resultaten van deze studie en waar kunnen ze worden geconsulteerd?

→ in de context van deze verdere studie zei de Antwerpse schepen Ludo van Campenhout op de gemeenteraadscommissie van 14 november 2006: 'Een tunnel zou ook kunnen bovenkomen aan de Luithagen, met een andere hellingsgraad. Een tip die ik u meegeef'. De schepen van ruimtelijke ordening beschrijft hier exact het tunnelalternatief door stRaten-generaal naar voor geschoven. De timing van zijn uitspraak is intrigerend: nauwelijks een maand voor het winnende viaductontwerp aan de pers wordt voorgesteld.

→ het viaduct van Noriant is zelf niets anders dan een open snelwegviaduct (bovenvak) met daaronder een tunnel (ondervak), een zwevende tunnel a.h.w.

3. Bij deze evaluatie van het alternatief tracé ontbreekt een duidelijke afweging tussen stadsontwikkelingsmodellen ten noorden van het Eilandje (waar het referentietracé loopt) en toekomstige werkmodellen van de drie dokken ten oosten van het alternatief tracé. Nochtans is argumentatie op basis van een toekomstvisie over het binnenhavengedeelte, zeg maar over het oudste gedeelte van de 20^{ste}-eeuwse haven, cruciaal bij de beoordeling van beide tracés.

We citeren in dat verband uit het rapport *Ontwerp-strategisch plan haven van Antwerpen (rechterscheldeoever). Een toekomstvisie op de haven, mede als basis voor een ruimtelijk uitvoeringsplan* (einddocument juni 2004): 'Drie gemengde stedelijke gebieden krijgen als getuigen van de zich in noordelijke richting verschuivende haven een nieuwe gemengde functie. Twee ervan fungeren ook in de toekomst als overgangsgebieden en scharnieren tussen stad en haven. Zeker in een (ruime) overgangsperiode is een zorgvuldige en aangepaste beheersvorm voor deze gebieden zinvol om zowel hun stedelijke ontwikkeling als hun havengerelateerdheid te garanderen' (p.45).

→ we zitten nu in deze overgangsperiode: zorgvuldig en aangepast beheer is dus aangewezen.

→ de twee overgangsgebieden waarvan sprake:

1. 'Het gebied tussen Noorderlaan en oostelijk havenspoor (Vosseschijnstraat) kent, onder impuls van de uitbouw van het IC-station Groenendaal en conform de collegebeslissing van 28/05/03, een tweezijdige ontwikkeling. Het zuidelijke gedeelte, tussen Punt aan de Lijn en het Albertkanaal, evolueert tot een gemengd gebied met nieuwe grootstedelijke functies en economische activiteiten. (...)'

Zie ook 2.6.3. in hetzelfde document + de daarbij gevoegde kaart: 'Dit deelgebied ontwikkelt tot een levendig raakpunt tussen stad en haven.'

→ inplanting van een viaduct tussen dit deelgebied en het stadscentrum creëert uitgerekend op dit 'levendig raakpunt' een barrière.

2. 'Het Eilandje en de omgeving van het Noorderemplacement (Spoor-Noord) zijn het tweede overgangsgebied en de belangrijkste scharnier tussen stad en haven. Zij ontwikkelen overeenkomstig het Masterplan Eilandje en de Consensusnota Spoor-Noord met vooral op het Eilandje stapsgewijze inbreng van nieuw stedelijk wonen, grootstedelijke cultureel-recreatieve functies, (havengerichte) kantoren en diensten. Voor deze laatste wordt het gebied aan Roverssluis interessant als 'balkon naar de haven'.'

→ dat 'balkon' wordt net onmogelijk gemaakt door de inplanting op die plek van de overgang tussen tunnel en viaduct in het referentieontwerp.

Zie ook 2.6.4. in het document + opnieuw de bijgevoegde kaart: 'Het Eilandje is een overgangszone tussen stad en haven die langzaam evolueert van havengebied naar stedelijk gebied. Deze overgang verloopt gefaseerd, zowel naar ruimtelijke invulling als in de tijd.'

Er volgt ook een specificering i.v.m. het gebied rond het Straatsburgdok (het zogenaamde 'raakpunt'): 'Alle kanaaldokken en insteekdokken die louter voor optimalisatie van de situatie van de binnenvaart worden benut (bijv. de wachtplaatsen Noordland en Straatsburgdok) blijven onder de bevoegdheid en verantwoordelijkheid van de Dienst der Scheepvaart en worden niet meer in het zeehavengebied opgenomen. (...) Ook de noordrand van Mexico-eiland op 't Eilandje komt hierdoor logischerwijze buiten het zeehavengebied te liggen' (p.65).

→ in deze toekomstvisie voor de haven, opgemaakt in opdracht van het provinciebestuur, wordt de verwachte en geplande evolutie van het opschuiven van de grens tussen stad en haven beschreven. Het referentieontwerp van de Oosterweelverbinding (viaduct) trekt een harde grens tussen de stad en de haven (zie ook (1)6.b en c in deze nota). Die grens stopt de in de toekomstvisie beschreven evolutie en hypothekeert de stedelijke ontwikkeling in het gebied rond het Straatsburgdok (= noordrand Mexico-eiland, waar volgens het reeds goedgekeurde Masterplan Eilandje woningen voorzien zijn + zuidrand eerste overgangsgebied, tussen Punt aan de Lijn en het Albertkanaal, ofwel het 'raakpunt'). Tot 2004 werd een stedelijke ontwikkeling in de raakgebieden tussen stad en haven nog als een logisch toekomstperspectief voorzien. In het plan-MER voor het Masterplan en nu opnieuw in het project-MER voor de Oosterweelverbinding laat men dit toekomstperspectief los en focust men alleen op de bestaande omgeving en hoe het infrastructuurproject daarin te passen, zonder oog voor het specifieke karakter van het gebied.

Het is niet de eerste keer dat in Antwerpen op deze schaal aan kortzichtige stedenbouw wordt gedaan. Bij het rechtekken van de Antwerpse kaaien sneuvelden in 1885 meer dan zeshonderd huizen, inclusief de oude Sint-Walburgiskerk. Ook toen was er 'geen tijd te verliezen', want anders dreigde een economische catastrofe. Nauwelijks twintig jaar later beseftte men al dat het opofferen van de middeleeuwse stadskern een dwaze beslissing was geweest.

De moderne haven lag intussen niet langer aan de Scheldekaaien, wel in het Eilandje en vlak daarboven.

De haven bleef groeien en verhuizen, weg van het stadscentrum. Het Eilandje werd op zijn beurt een voormalig havengebied. Het is een van de mooiste delen van de stad, uniek in de wereld als contactzone tussen stad en wereldhaven, met prachtige vergezichten en ongekende ontwikkelingsmogelijkheden voor wonen, werken en recreatie. Uitgerekend aan de noordrand ervan, vlak naast de al even unieke Scheldebocht, wordt nu het Oosterweelviaduct gepland.

(2)

TENDENTIEUS, SLORDIG EN OPPERVLAKKIG

De wettelijk vereiste evaluatie van het ontwerp stRaten-generaal (tracé + tolsysteem) binnen het kader van een project-MER blijkt een weinig subtiele poging om het referentieontwerp van de BAM niet ter discussie te moeten stellen. Nadere lectuur van het studierapport leert dat de negatieve beoordeling van het alternatief ontwerp gebaseerd is op:

- * niet-correcte basisgegevens
- * eenzijdig en selectief gebruik van feitenmateriaal
- * conclusies die haaks staan op wat telresultaten aantonen
- * vergelijkingsmateriaal dat genegeerd wordt omdat het in het nadeel pleit van het referentieontwerp

- * het niet in rekening brengen van criteria die het alternatief tracé in een gunstig daglicht stellen
- * twee maten en twee gewichten bij de vergelijking van beide tracés
- * onevenwicht bij het toekennen van gewicht aan criteria
- * irrelevante maar misleidende extrapolaties van de ene randvoorwaarde naar de andere
- * verdraaiingen van de werkelijkheid
- * nattevingerwerk in de argumentatie
- * tendentieuze formuleringen en retorische uitspraken

Soms lijkt het alsof het studierapport een eigen wereld creëert die naast de werkelijkheid staat. Symptomatisch hiervoor is het niet vermelden van de negatieve kritiek op verschillende aspecten van het referentieontwerp zoals opgenomen elders in het project-MER, met name in het technisch deelrapport ‘Mens – Sociaal organisatorische aspecten’.

Tot in het opstellen van de grote conclusies blijkt het subjectiviteit troef. Bij het criterium ‘veiligheid’ worden een min en een plus voor het referentieontwerp samen ‘neutraal’. Bij het criterium ‘leefbaarheid’ blijken een min en een plus voor het alternatief tracé ineens een ‘negatief’. De amper vijf regels die besteed worden aan het criterium erfgoedwaarden (betere score voor het alternatief tracé) staan in schril contrast met de vele negatieve bladzijden die besteed worden aan voorstellen die niets te maken hebben met het voorstel van stRaten-generaal – dit vooral, zo is onze indruk, om een negatief aura te suggereren rond het werkelijke voorstel van stRaten-generaal.

Dat amper drie bladzijden worden besteed aan een evaluatie van het hoofdcriterium mobiliteit wijst op een onderschatting van het belang van dit criterium bij de beoordeling van het alternatief. Voor verdere commentaar hierbij, zie (4) in deze nota.

Op basis van dit slordige en oppervlakkige onderzoek formuleert men een halve bladzijde algemene conclusie waarin het alternatief stRaten-generaal significant negatief bevonden wordt op de hoofdcriteria Mobiliteit, Natuur en Ruimtelijke Structuur en Stedenbouw, eerder negatief op het hoofdcriterium Milieu-Mens (= leefbaarheid) en neutraal op het hoofdcriterium Veiligheid.

Op intellectueel incorrecte manier slaagt men erin om het alternatief op geen enkel van de hoofdcriteria als beter uit de bus te laten komen. Een kritische analyse van het studierapport en van de erbij gevoegde bijlagen wijst echter eerder op het tegendeel.

Het haastige studiewerk is wellicht ook de resultante van het specifieke tijds kader waarbinnen het gebeurde. Omdat de Vlaamse regering op straffe van verval vóór midden juni 2007 het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Oosterweelverbinding definitief moest vaststellen, diende het onderzoek over het alternatief tracé voor die tijd afgerond te worden. Om een negatieve impact op het GRUP te vermijden, moest minstens een officieuze afkeuring van het alternatief tracé voorliggen. De richtlijnen voor het project-MER werden op 7 februari 2006 betekend, op 18 april 2006 lag al een eerste uitgave van het studierapport over het alternatief tracé voor en op 8 juni 2006 werd de finale versie goedgekeurd. Een week later, op 16 juni 2006, werd het GRUP Oosterweelverbinding definitief vastgesteld.

(3)

VERPLICHT NUMMER

De tendentieuze manier waarop de kwaliteiten van het alternatief tracé in het studierapport weggeredeneerd worden, tonen aan dat de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel de decretale vereiste om alternatieven te bestuderen als een verplicht nummer ziet.

Voor de opmaak van het milieueffectenrapport deed aanvrager BAM een beroep op haar eigen studiebureau, de tijdelijke vereniging Studiegroep Antwerpen Mobiel (TV SAM). Wettelijk is dit correct, maar is het aangewezen om dergelijke objectiverende opdracht uit te besteden aan het bureau dat sinds 2001 het studiemonopolie heeft voor alle BAM-projecten, rechtstreeks rapporteert aan de BAM en wier medewerkers worden beschouwd als personeel van de BAM?

In december 2005 stelden we ons al die vraag, in het bezwaarschrift van stRaten-generaal bij het openbaar onderzoek rond het GRUP Oosterweelverbinding:

'Bij de opmaak van het plan-MER was de BAM – via TV SAM – rechter en partij. De vraag is of ook bij de uitwerking van het project-MER opnieuw hiervoor gekozen wordt. Het is een pijnpunt waar door anderen dan stRaten-generaal – en niet van de minsten – al op gewezen werd in verband met de opmaak van het plan-MER. Tijdens de bijeenkomst van de klankbordgroep van 22 oktober 2004 vroeg de gemeente Zwijndrecht zich bv. af "in hoeverre hier van een onafhankelijk milieu-effectenrapport kan gesproken worden". Ook de administratie van de gemeente Boechout stelde zich vragen bij deze manier van werken. Ze noemde man en paard: "Het "plan-MER" is een initiatief van BAM en is uitgevoerd door een groep van experts o.l.v. Marc van Dyck, MER-coördinator. Het mag gesteld worden dat verschillende experts actief zijn bij SAM, de auteurs en uitvoerders van het Masterplan Antwerpen, en bij de verschillende bureaus die de TV SAM uitmaken. Bij aanvang van de studie is mogelijkerwijze de opmerking geformuleerd of er geen belangenvermenging kan ontstaan tussen enerzijds de opdrachtgever die via een MER een objectieve en evenwichtige afweging wenst van de verschillende ontwikkelingsscenario's en de uitvoerder van het Masterplan die mogelijk niet steeds even objectief met elk scenario kan of wenst om te gaan." (...)

De stad Antwerpen gaf volgende globale commentaar:

"Een algemene en eerste indruk van het hoofd rapport is dat bepaalde conclusies zeer algemeen en inadequaat worden weergegeven. (...) In de resultaten lijkt de ernst van de impact niet voldoende tot uiting te komen en worden bepaalde effecten geminimaliseerd of niet benoemd. (...)

De verwachtingen van de Stad Antwerpen over dit onderzoek waren hoger gesteld, vooral wat betreft kritische houding t.o.v. het Masterplan en haar projecten. Bovendien werden meer en concretere aanbevelingen verwacht, o.a. wat betreft de verder te onderzoeken projecten en onderwerpen, fasering der werken, ...

(...) Er worden eveneens meermaals bepaalde stellingen ingenomen en uitgangspunten gehanteerd zonder enige verklarende motivering of argumentatie. Bepaalde uitspraken en vooraannames roepen dan ook veel weerstand op."

Op vraag van de BAM, projectmanager van de Vlaamse overheid, werkt TV SAM het volledige technische kader uit waarbinnen het referentieontwerp geplaatst moet worden. Het bureau coördineert alle studies voor de realisatie van de Oosterweelverbinding. Hoe ernstig is het dan om aan TV SAM – als rechter en partij – een evaluatie te vragen van een alternatief tracé dat de vertaling is van fundamentele kritiek op het referentieontwerp?

De verwevenheid tussen BAM en TV SAM situeert zich tot op het niveau van de besluitvorming. Het studierapport over het alternatief tracé diende officieel te worden goedgekeurd door de manager Bestuurlijke Zaken van de BAM, Leo van der Vliet. Voor hij aan de slag ging bij de BAM was Van der Vliet afdelingshoofd van de dienst planologie bij het studiebureau Arcadis Gedas, dat nu deel uitmaakt van TV SAM.

Van onbevooroordeeld en onafhankelijk onderzoek van het alternatief tracé is hier geen sprake. De conclusies lagen al bij voorbaat vast: zo'n project-MER wordt als tijdverlies beschouwd. Woordvoerder van de BAM Nick Orbaen bevestigde dit al op 10 maart 2006 in de *Gazet van Antwerpen*: 'Het project-MER (milieueffectrapport) moet nog definitief worden vastgesteld. Wij werken alvast verder en gaan ervan uit dat de verwachte scenario's voor de Oosterweelverbinding uit de bus komen. Als je nu stopt om eerst te wachten op de antwoorden uit de procedures, verlies je echt een heleboel tijd.'

In ons bezwaarschrift van 19 december 2005 citeerden we ook uit een powerpoint-presentatie die de BAM op 21 oktober 2005 aan de eigen Raad van Bestuur toonde, terwijl het openbaar onderzoek over het GRUP Oosterweelverbinding nog lopende was. De conclusies lieten toen al weinig ruimte voor een alternatief tracé, niet om inhoudelijke redenen, wel omdat men intussen te ver gevorderd bleek met procedures die normaal gezien slechts mocht worden opgestart na afronden van het openbaar onderzoek: 'Bij overweging en onderzoek alternatief tracé: vergunningentraject te herbeginnen, aanbestedingsprocedure stopzetten, nieuw programma van eisen, nieuw bestek. Bovendien: geen tijdige opname financieringscapaciteit plus buffercapaciteit nv BAM op in 2007.'

Wachten op antwoorden uit de procedures wordt als tijdverlies beschouwd. Maar tijd verliezen bij het vrijgeven van het studierapport over het alternatief tracé blijkt dan weer geen probleem. Op 8 juni 2006 werden de definitieve resultaten van het onderzoek gebundeld in een studierapport *Kwalitatieve vergelijking alternatieven Oosterweelverbinding*. Pas tien maanden later, in april 2007, werden ze vrijgegeven. Nooit werd contact opgenomen met de initiatiefnemers van het alternatief tracé in functie van de uitwerking van het studierapport. Al die tijd bleef stRaten-generaal in het ongewisse over inhoud en timing van de evaluatie van haar alternatief. In een schrijven van 12 maart 2007 richtte stRaten-generaal zich, stilaan ten einde raad ((waar blijft dat project-MER?), over dit alles rechtstreeks tot alle Vlaamse parlementsleden:

'Het project-MER waarin alternatief tracé en tunneloptie bestudeerd worden is nog altijd niet bekend gemaakt, maar een winnend viaductontwerp wel.

12. → Wanneer krijgen we de resultaten van deze studie?

13. → Kan de inhoud van deze studie nog invloed uitoefenen op het uiteindelijke project?

14. → Indien dat zo is, wat zijn de consequenties ten aanzien van de kandidaten die deelgenomen hebben aan de aanbestedingsprocedure?

We citeren uit de richtlijnen van het project-MER: 'Het niet sluiten van de Kennedytunnel voor vrachtverkeer, maar wel het invoeren van een even hoge tol op deze Kennedytunnel voor vrachtverkeer, wordt als variant mee beoordeeld.'

15. → Hoe valt dit te rijmen met de kaderovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest en de BAM, waarin principes en essentiële uitgangspunten worden vastgelegd ten behoeve van de financiers. Een van die principes: definitief sluiten van de Kennedytunnel voor vrachtverkeer.'

Enkele weken later werd het project-MER over de Oosterweelverbinding en het studierapport over het alternatief tracé vrijgegeven. Op 23 april 2007, na de paasvakantie van 2007, kon stRaten-generaal zich informeren over het studierapport bij de Vlaamse administratie, bijna een jaar na de definitieve redactie van het rapport.

Intussen was op 28 april 2006 – de eerste versie van het studierapport was amper bij elkaar geschreven – reeds een kaderovereenkomst gesloten tussen het Vlaamse Gewest en de BAM over het definitief sluiten van de Kennedytunnel voor vrachtverkeer, terwijl het open houden van die tunnel net onderwerp van onderzoek was binnen het wettelijk verplichte milieu-effectenrapport. Ook had de Vlaamse overheid zich in de loop van 2006 al verregaand

geëngageerd in een kaderovereenkomst met financiers, was de aanbestedingstermijn voor het referentieontwerp al verstreken en werd zelfs het winnende viaduct al bekend gemaakt (22 december 2006), *terwijl mogelijke alternatieven van het tracé en van het tolheffingssysteem officieel nog in onderzoek waren.*

Deze politiek van de voldongen feiten vervalst het besluitvormingsproces, ten nadele van best mogelijke oplossingen en het publieke debat daarover. Bewust worden twee snelheden gecreëerd. Inspraak- en onderzoeksprocedures bij het opmaken van ruimtelijke uitvoeringsplannen en milieu-effectenrapporten worden openlijk als denkoefeningen beschouwd waarvan het resultaat al vastligt nog voor men aan het denken slaat.

Op 2 maart 2007 klaagden we dit aan in een vrije tribune in *De Morgen*: 'Over alternatieve tracés en een tunneloptie is momenteel een milieu-effectenrapport in opmaak. De richtlijnen ervoor dateren van 31 januari 2006. De bekendmaking van het verslag wordt al vier maanden aangekondigd. Het had van respect voor de procedure getuigd om minstens te zwijgen over het winnende ontwerp tot dat rapport beschikbaar is. Blijkbaar wordt ook dit wettelijk voorziene onderdeel van de procedure als niet meer dan een noodzakelijk kwaad beschouwd.'

Het had ook van respect en van gezond verstand getuigd om tijdens de opmaak van het studierapport over het alternatief tracé eens contact op te nemen met initiatiefnemer stRaten-generaal, om bijvoorbeeld af te toetsen of het onderzochte tracé en bijhorende premissen wel beantwoordden aan wat SG naar voor schoof.

Nooit werden de pleitbezorgers van het alternatief tracé echter nader bevraagd over hun voorstel, noch in functie van de concrete uitwerking van het tracé ('hoe zien jullie dat?'), noch in functie van verfijning ervan – terwijl het referentieontwerp wél een heel proces van *finetuning* doorliep.

Het had de kwaliteit van het onderzoek en van de besluitvorming significant verhoogd.

Verkeerde informatie was er dan vroegtijdig uitgehaald, open kansen zouden niet zo flagrant worden gemist. Het ware bijvoorbeeld relevant geweest om extern overleg te plegen over de precieze inplanting van het knooppunt aan de A12 (nu tekende men maar wat), over het tolheffingsscenario aan de Kennedytunnel (en de potentie ervan), over de optie van de opeenvolging van tunnels op het alternatieve tracé, over afrittenstelsels, ruimtebeslag, ongewenste verkeersafwikkelingen, verkeersspreiding ... enzovoort.

Was men in juni 2006 meteen met het studierapport over het alternatief tracé naar buiten gekomen, dan had men aan SG en derden de mogelijkheid gegeven om de resultaten ervan vroegtijdig en publiekelijk te evalueren. Nu heeft men het publieke debat over het alternatief tracé nodeloos driekwart jaar opgeschort en al die tijd de facto een bevroering ervan afgedwongen. Want was dat alternatief immers niet in onderzoek? In november 2006 nog communiceerde de BAM dat men nog steeds een ondergrondse Oosterweelverbinding aan het bestuderen was. Dit was een leugen om kwaadwil, om critici op afstand te houden en een politiek van voldongen feiten te voeren.

Het is laakbaar dat mogelijke critici van onderzoeksresultaten maandenlang in de wachtkamer worden geparkeerd, terwijl intussen volop verder werk wordt gemaakt van de concretisering van het bouwproject. De bepaling dat over een project-MER geen openbaar onderzoek dient te worden gevoerd, betekent niet dat je moedwillig het debat erover mag ontlopen.

Het is jammer dat het volledige studierapport over het alternatief tracé SG niet on-line staat, opdat derden zelf over de waarde ervan kunnen oordelen .

(4)

MOBILITEIT: ANALYSE VAN BIJLAGE 3 BIJ STUDIERAPPORT

Bijlage 3 van het studierapport heeft als titel ‘Te verwachten verkeersintensiteiten tijdens avondspitsuur voor de drie randvoorwaarden’. De bijlage bestaat uit drie kaarten van de ring rond Antwerpen met telkens het referentieontwerp en het alternatief tracé erbij getekend. De kaarten tonen voor beide tracé-voorstellen verwachte verkeersstromen in 2015 bij verschillende randvoorwaarden. Op 9 telpunten over de hele ring verspreid worden verkeersstellingen gegeven (rekenmodel MOTO) voor het referentieontwerp (BAM) en het alternatief (SG), in beide rijrichtingen. De cijfergegevens maken het mogelijk om beide voorstellen telkens met elkaar te vergelijken onder dezelfde randvoorwaarden. In alle scenario’s is de Oosterweelverbinding open voor vrachtwagens, met tolheffing voor vrachtwagens en auto’s. De onderscheidende randvoorwaarden zijn:

RVW 1 (kaart 1) = Kennedytunnel gesloten voor vrachtwagens en geen tolheffing

RVW 2 (kaart 2) = Kennedytunnel open voor vrachtwagens en tol voor vrachtwagens en auto’s

RVW 3 (kaart 3) = Kennedytunnel open voor vrachtwagens en enkel tol voor vrachtwagens

Bij haar alternatief tracé schoof stRaten-generaal RVW 3 naar voor als bijkomende randvoorwaarde. Voor het referentieontwerp van de BAM geldt RVW1.

In het studierapport worden amper drie bladzijden besteed aan het hoofdcriterium mobiliteit, met nauwelijks verwijzing naar deze bijlage. Dit is intellectueel incorrect, want een exhaustieve en grondige lectuur van de bijlage – en dus geen selectieve lectuur, zoals in het studierapport – leidt tot fundamentele kritiek op het referentieontwerp voor de subcriteria sluisverkeer, bereikbaarheid, verkeersdruk en congestievorming, zowel voor het vrachtverkeer als het autoverkeer.

Bovendien kan uit berekeningen worden afgeleid dat een vierde, onvermelde randvoorwaarde (RVW 4) tot de beste resultaten leidt voor bijna alle subcriteria:

RVW 4 = Kennedytunnel open voor vrachtwagens en tolheffing aan beide tunnels enkel voor vrachtwagens (autoverkeer aan beide overgangen dus gratis)

Het alternatief tracé stRaten-generaal onder RVW 4 noemen we het geoptimaliseerd tracé 4SG. Dit voorstel genereert significant hogere tolinkomsten dan het referentieontwerp, wat wellicht nog de grootste verrassing is die opduikt bij een grondige interpretatie van de door de TV SAM zelf geleverde verkeersgegevens.

Bij onderstaande analyses van de drie kaarten hoort een uitgebreid excel-bestand ‘Analyse cijfergegevens *Verkeersstromen 2015*’ (zie bijlage).

1. Kritiek bij 3SG

Er is iets aan de hand met de verkeersstellingen bij 3SG (= voorstel stRaten-generaal onder randvoorwaarde 3).

1.1

Merkwaardig op de kaart ‘Verkeersstromen 2015’ voor RVW 3 zijn de vraagtekens i.p.v. verkeersstellingen op het telpunt E19 richting Breda (Zwaantjesvelden). Op de kaarten voor

RVW 1 en RVW 2 staan voor dat telpunt wél verkeerstellingen opgegeven. Waarom dan niet bij RVW 3? Karakteristiek aan een rekenmodel is immers dat elke berekening ook een resultaat oplevert, met uitzondering van delingen door 0.

Uit een controle van de verkeerstellingen blijkt dat de cijferreeksen voor RVW1 (1BAM, 1SG) en RVW2 (2BAM, 2SG) tussen de telpunten E19-Zwaantjesvelden (Antwerpen-Breda), Groenendaal en A12-Oude Landen met elkaar in overeenstemming zijn, zowel voor het autoverkeer als voor het vrachtverkeer. De berekeningen tonen aan dat dit ook voor RVW3 moet gelden. Vreemd genoeg werden bij die randvoorwaarde geen cijfers geleverd voor het telpunt E19-Zwaantjesvelden (*zie excel 1.1*).

1.2

Merkwaardig zijn ook de grote cijfersverschillen tussen 2SG en 3SG aan de telplaatsen Berchem (*zie excel 1.2.9° en 10°*) en Sportpaleis (*zie excel 1.2.11° en 12°*), voor beide richtingen. In de rijrichting tussen de E19 en Merksem worden significant meer vrachtwagens geteld voor 3SG dan voor 2SG. In de omgekeerde richting stellen we het omgekeerde vast: significant minder vrachtwagens.

Valt dit te verklaren door de veranderde randvoorwaarde i.v.m. auto's die geen tol moeten betalen aan de Kennedytunnel bij RVW 3 (en wel bij RVW2)?

Neen, want alhoewel bij RVW 2 een aanzienlijk groter aantal auto's kiest voor een route via de Oosterweeltunnel, heeft dit voor het alternatief SG behalve aan het telpunt Kennedytunnel richting linkeroever – waar het aantal vrachtwagens met 6% toeneemt (+ 38 vrachtwagens) – quasi geen invloed op de tunnelkeuze van het vrachtverkeer (*zie excel 1.2.8°*). De densiteit van het autoverkeer blijkt dus slechts een marginale invloed te hebben op de routekeuze van het vrachtverkeer.

Op het deel van de ring tussen de E19 en Merksem blijkt de veranderde randvoorwaarde (= auto's betalen ook tol aan de Kennedytunnel in RVW 2) om onverklaarbare redenen echter ineens wel spectaculaire invloed te hebben.

Een mogelijke verklaring zou kunnen zijn dat de verkeerstellingen voor de telpunten tussen de E19 en Merksem in RVW 3 onderling verwisseld werden in het studierapport. De beperkte verschillen die bestaan tussen verwisselde en niet-verwisselde cijfers sterkt dit vermoeden. Om het vermoeden te testen, wisselen we (opnieuw) de cijfers van plaats. Dit leidt inderdaad tot het verdwijnen van de vastgestelde grote verschillen tussen randvoorwaarden 2SG en 3SG in de telpunten 9°, 10°, 11° en 12° (*zie excel 1.2.1*).

De cijfergegevens voor deze telpunten werden dus bijna zeker onderling met elkaar verwisseld.

1.3

Ook voor het autoverkeer duikt een merkwaardige telling op bij RVW3, meer bepaald aan het telpunt op het alternatief tracé SG in noordelijke richting.

RVW3 is voor het autoverkeer het best vergelijkbaar met RVW 1: de randvoorwaarden blijven voor auto's gelijk, vrachtwagens mogen enkel in RVW3 door de Kennedytunnel rijden. Deze verandering in randvoorwaarde voor het vrachtverkeer beïnvloedt het autoverkeer slechts matig in zijn routekeuze voor een passage onder de Schelde. Het leidt in de vergelijking tussen RVW1 en RVW3 nauwelijks tot een toename van autoverkeer via de Oosterweeltunnel. Voor het alternatief tracé rijden in RVW3 bijvoorbeeld slechts 27 auto's meer door de Oosterweeltunnel in noordelijke richting dan in RVW1 (*zie excel 1.3.6°*).

Vreemd is dan ook de vaststelling dat in RVW3 voor het alternatief 3SG ineens 952 auto's meer opduiken aan het volgende telpunt (*zie excel 1.3.4°*), voorbij de Oosterweelknoop (in noordelijke richting). Die bijzondere toestroom komt dus opgereden aan de oprit Oosterweel. Volgens de cijfers voor 3SG rijden er 899 wagens op aan Oosterweel, terwijl in de andere gevallen er meer wagens komende vanuit het zuiden de snelweg in Oosterweel verlaten dan dat er in de richting van het noorden het SG-tracé oprijden (*zie excel 1.3.20°*).

Ook volgens de cijfergegevens zou in RVW3 een aanzienlijke flux van wagens de snelweg verlaten aan de Groenendaallaan. Die verkeersstroom lijkt zich via het Eilandje richting oprit Oosterweel te bewegen om daar het SG-tracé op te rijden (*zie excel 1.3.23°*). Vervolgens zou deze verkeersstroom zijn weg verder zetten richting Bergen-op-Zoom.

Alhoewel in 3SG 1219 auto's de ring verlaten aan de Groenendaallaan (*zie excel 1.3.23°*) in vergelijking met 291 in 1SG – een verschil van 928 wagens – leidt dit slechts tot een vermindering van 574 wagen in het telpunt voorbij de Groenendaallaan (*zie excel 1.3.14°*). Op het telpunt A12-Oude Landen richting oost (*zie excel 1.3.1°*) zien we voor 3SG een verhoging van het autoverkeer met 293 wagens in vergelijking met 1SG. Iets minder dan een kwart van de wagens die aan de Groenendaallaan de ring verlaten zouden dus na hun lange alternatieve route opnieuw aankomen op het knooppunt A12/E19 richting Breda. Zelfs bij eventuele file kan deze vorm van sluipverkeer niet verklaard worden, gelet op de grote omrijfactor.

Bij 3SG rijden ruim 900 wagens komende van het alternatief tracé door richting Bergen-op-Zoom. Toch leidt deze stroom, die 40% behelst van het autoverkeer dat in 1SG tussen A12-Oude Landen doorrijdt, slechts tot een afname van 5,1% (1SG-3SG) van het autoverkeer (*zie excel 1.3.2°*).

Omdat het vrachtverkeer in RVW 3 door de Kennedytunnel mag rijden, wat leidt tot een afname van vrachtverkeer ter hoogte van de Groenendaallaan, zou een aanzienlijk aantal autochauffeurs die in noordelijke richting rijden op de ring besluiten deze aan de Groenendaallaan te verlaten. Tevens zou diezelfde groep beslissen om meer dan vroeger te kiezen voor een bestemming richting Bergen-op-Zoom. Dit valt niet te verklaren.

1.1 + 1.2 + 1.3: de cijfergegevens voor RVW 3 zijn deels onverklaarbaar, deels onvolledig, deels foutief.

De verkeerstellingen aan de telplaatsen Berchem en Sportpaleis zijn zo afwijkend van de patronen bij de tellingen op naburige plaatsen + de verkeerstellingen op het alternatief tracé richting noord zo merkwaardig, dat minstens duiding hierbij verwacht kan worden. Maar duiding wordt niet gegeven. Integendeel: aan het telpunt Zwaantjesvelden op de E19 Antwerpen-Breda ontbreken de verkeerstellingen, waar dat voor de randvoorwaarden 1 en 2 niet het geval is.

Uiterekend de cijfers bij RVW 3 hadden ons iets moeten vertellen over de waarde van het voorstel zoals geformuleerd door SG. Die cijfers blijken onvolledig en verwarrend. Op basis van deze gegevens en niet-gegevens een correcte vergelijking van beide tracés maken is onmogelijk. Toch worden in het studierapport wel conclusies getrokken die tot een negatief oordeel over het alternatief tracé stRaten-generaal leiden.

Omwille van het bovenstaande werd besloten met de cijfers uit randvoorwaarde 3SG geen rekening te houden bij verder vergelijkend onderzoek en in onze eindconclusies.

2. Analyse cijfergegevens vrachtverkeer

2.1. sluipverkeer

Het open houden van de Kennedytunnel voor vrachtverkeer (RVW2 en 3) leidt tot een significante toename van vrachtverkeer door de gecombineerde Scheldeovergangen KT en OWT. In RVW 2 constateren we voor het alternatief SG (we noemen dit 2SG) een toename van liefst 9,8 % vrachtverkeer door beide tunnels samen in vergelijking met het voorstel zoals nu door de BAM naar voor geschoven (= 1BAM). Bijna 10 procent van het vrachtverkeer zoekt bij het gesloten houden van de Kennedytunnel dus een alternatieve (gratis) route op het onderliggend wegennet – wellicht vooral Temsebrug.

In het studierapport van TV SAM (p.21) wordt verkeerdelijk gewag gemaakt van 3 procent toename van sluipverkeer op het onderliggend wegennet in het scenario waarbij geen vrachtverbod geldt voor de Kennedytunnel (zie ook onze evaluatienota onder (1)2. Veiligheid). Correcter is het te stellen dat er alvast voor het vrachtverkeer bijna 10 procent afname van sluipverkeer is (*zie excel 2.3.17°*).

2.2. spreiding verkeer over hele ring

Ten gevolge van het verbieden van vrachtvervoer in de Kennedytunnel (RVW1) is er niet alleen een significante toename van sluipverkeer op het onderliggend wegennet in vergelijking met wanneer vrachtwagens voor de beste (= kortste) route mogen kiezen.

Er is ook een minder goede spreiding van vrachtverkeer op het hoofdwegennet (= de ring). Omdat vrachtverkeer verplicht wordt tot het omrijden langs één Scheldeovergang, met name de Oosterweeltunnel, stellen we bij het referentieontwerp (1BAM) een concentratie van vrachtverkeer vast op de belangrijkste aanrijroutes daarheen: het ringgedeelte tussen de E34 (autostrade naar Hasselt) en het knooppunt A12/E19. Zie hiervoor ook (4)1.1.

Bij het open houden van de Kennedytunnel voor vrachtverkeer stellen we een gelijkmatiger spreiding van het vrachtverkeer vast op de ring. De ring wordt dan m.a.w. meer efficiënt benut, d.w.z. met minder nodeloos omrijgedrag langs drukke ringgedeelten:

→ het stRaten-generaal tracé vermindert het vrachtverkeer op de ring doorheen het stedelijk kerngebied (*zie excel 2.3.11° tot 14°*),

→ en verplaatst een deel van dat vrachtverkeer naar meer perifeer gelegen ringgedeelten in het havengebied (*zie excel 2.3.1° tot 4°*), waar het thuishoort.

2.3. gemiddeld aantal vrachtwagens op de ring

Deze betere spreiding betekent overigens niet dat er minder vrachtverkeer rijdt op de totaliteit van de ring.

Aan de Scheldeovergangen blijft alvast meer vrachtverkeer op het hoofdwegennet (= ring), namelijk 9,8%. Zie hoger onder (4)2.1.

Ook de gemiddelde verkeersintensiteit van vrachtverkeer op de ring blijft bij 2SG hoger dan bij 1BAM of 1SG, en ligt met 3,4 % zelfs significant hoger dan bij 2BAM (*zie excel 2.3.25°*).

Een ruw beeld van de gemiddelde verkeersintensiteit op de ring voor elke randvoorwaarde (RVW 1, 2 en 3) in combinatie met een specifiek tracé (BAM of SG) verkrijgt je door telkens de som te maken van de verkeersintensiteiten op alle telpunten langs het tracé, en die te delen door het aantal telpunten (*zie excel 2.1.25°*).

Afhankelijk van de gekozen rijroute rijdt een voertuig echter langs één of meerdere telpunten. Hoe meer telpunten een voertuig kruist tijdens zijn traject, hoe vaker het voertuig voorkomt in de totale verkeersintensiteit.

Een correcter beeld (en navenant oordeel) vormen over het totaal aantal voertuigen dat zich op de ring bevindt, over de gemiddelde verkeersintensiteit per telpunt en over de totaalpassage per route, vereist dus dat voor elke route een gelijkwaardig aantal telpunten berekend wordt of meervoudige tellingen worden afgetrokken van het totaal.

In herberekeningen namen we 2SG als uitgangspunt of referentie. De andere modellen (1SG, 1BAM en 2BAM) werden vergeleken met 2SG en indien nodig gecorrigeerd.

Nadere lectuur van de cijfergegevens leert dat het lagere cijfer voor gemiddelde verkeersintensiteit bij 2SG in belangrijke mate toe te schrijven is aan een verschil in aantal telpunten. Vrachtverkeer dat van op de E34 (Hasselt) richting linkeroever rijdt, wordt 3x geteld bij een keuze voor de Oosterweeltunnel en 2x bij een keuze voor de Kennedytunnel (*zie bemerkingen in excel 2.2*). Vrachtverkeer dat van op de A12 (Bergen-op-Zoom) over het tracé stRaten-generaal richting linkeroever rijdt, wordt dan weer 2x minder geteld dan het vrachtverkeer dat over het referentieontwerp van de BAM rijdt. Enzovoort.

Voor formules gehanteerd bij de herberekeningen, *zie excel 2.2*.

Uit de aangepaste cijfers (*zie excel 2.3.25°*) blijkt dat significante verschillen in de gemiddelde verkeersintensiteit inderdaad vooral gebaseerd zijn op verschillen in het aantal telpunten dat verrekend werd. Op basis van deze verfijning in berekening van de gemiddelde verkeersintensiteit kunnen we concluderen dat de verschillende randvoorwaarden slechts een beperkte invloed hebben op het gemiddeld aantal vrachtwagens dat van de ring rond Antwerpen gebruik maakt en op de gemiddelde verkeersintensiteit per randvoorwaarde + tracé.

In scenario 2SG is de gemiddelde verkeersintensiteit van vrachtwagens op de Antwerpse ring voor alle telpunten samen het grootst, zonder dat bovendien rekening werd gehouden met de aanvullende op- en afrit in zuidelijke richting aan de Noorderlaan.

De meerwaarde van de betere ontsluiting van dit deel van de haven in het tracé stRaten-generaal wordt niet in rekening gebracht in de tellingen, leert nadere analyse van bijlage 3 bij het studierapport (veiligheidsnota). Bijgevolg mag men er van uitgaan dat het gebruik van dit tracé door vrachtverkeer hoger zal liggen dan nu wordt geraamd, met een nog bijkomende vermindering van vrachtverkeer op het onderliggende wegennet tot gevolg. (*zie excel 2.5.1 en 2.5.2*).

2.4. aantal vrachtkilometers

De grote winst bij een keuze voor het open houden van de Kennedytunnel voor vrachtverkeer zit 'm niet in een verminderd totaal aantal vrachtwagens, wel in een essentiële vermindering van het totaal aantal gereden vrachtkilometers.

Wanneer de vrachtwagenchauffeurs de keuze hebben tussen twee tunnels, kunnen ze de voor hen meest efficiënte – lees: kortste + minst congestiegevoelige – rijroute kiezen. Zie (4)2.2.

In december 2005 wezen we daar al op in *De Tijd*:

In 2003 bedroeg de totaal afgelegde dagelijkse afstand op de ring rond Antwerpen 2,15 miljoen kilometer. Een modulaire bewerking van alle bewegingen en afstanden leert ons dat in het door Vlaanderen uitgewerkte scenario dat cijfer zakt tot 1,83 miljoen kilometer per dag. Wanneer de Kennedytunnel openblijft voor vrachtverkeer, zakt het totale aantal gereden kilometers verder tot 1,75 miljoen. Bij een combinatie van alternatief tracé en open Kennedytunnel eindigt de teller op 1,65 miljoen - ofwel een half miljoen kilometer minder dan vandaag.

Aangezien de transportsector in die laatste combinatie zelf het meest efficiënte traject kan kiezen en geen nodeloze kilometers moet doen, zakt de kostprijs van het transport op de Antwerpse ring. Dat levert een jaarlijkse winst op van respectievelijk 57 of 32 miljoen euro in vergelijking met het huidige tracé in combinatie met vrachtverbod of vrij vrachtverkeer door de Kennedytunnel.

Minder afgelegde kilometers betekent een verminderde druk op het milieu en op de gezondheid. Bijkomend verminderen dus ook de externe kosten. Bovendien is er een afname van de verkeersdruk tussen Merksem (Sportpaleis) en het knooppunt van Ekeren, omdat de verkeersstromen meer gespreid verlopen.

In het studierapport van TV SAM wordt niets gemeld over het aantal vrachtkilometers bij verschillende scenario's. Dit is een belangrijke lacune in het onderzoek, die nog ingevuld moet worden.

Met het oog daarop moeten ook de verkeerstellingen aan telpunten op aanvoersnelwegen (A12, E19, E34) naar de Antwerpse ring mee opgenomen worden.

Algemene conclusies i.v.m. vrachtverkeer in het scenario 2SG (tov referentieontwerp 1BAM):

- minder sluipverkeer op het onderliggend wegennet
- betere spreiding op het hoofdwegennet
- minstens even hoog aantal vrachtwagens op de ring
- hoogste gemiddelde verkeersintensiteit
- minder vrachtkilometers

3. Analyse cijfergegevens autoverkeer

3.1. sluipverkeer

Bij RVW2 kunnen autobestuurders enkel mits het betalen van tol door beide snelwegtunnels onder de Schelde rijden.

Scenario's 2SG en 2BAM tonen aan dat het gebruik van de Oosterweeltunnel door autoverkeer aanzienlijk toeneemt wanneer de voorwaarden van doorgang dezelfde zijn aan beide tunnels. Zo rijden er bij 2SG 892 auto's of 126,3 % meer door de Oosterweeltunnel richting linkeroever dan bij 1SG, en zelfs 1.197 auto's meer dan bij het referentieontwerp 1BAM (zie *excel 3.1.5°*). Richting rechteroever rijden er bij 2SG 1090 auto's of 206,8% meer door de Oosterweeltunnel dan bij 1SG, en 1209 auto's meer dan bij 1BAM (zie *excel 3.1.6°*).

Tolheffing enkel aan de Oosterweeltunnel doet een aanzienlijk aantal automobilisten dus kiezen voor de langere route langs de Kennedytunnel of voor een route die meer druk creëert op het onderliggend netwerk.

Voor wat betreft 2SG en 2BAM stelt men ook vast dat tolheffing aan de beide Scheldedoorgangen tot een aanzienlijke afname leidt van het aantal Scheldepassages door auto's langs beide snelwegtunnels samen. De tolheffing op het autoverkeer leidt tot 14,4% minder autoverkeer bij 2SG in vergelijking met 1SG, en tot 12% minder in vergelijking met het referentieontwerp 1BAM (zie excel 3.1.17°).

In tegenstelling tot bij het vrachtverkeer heeft de tolheffing dus een aanzienlijke invloed op het gebruik van de Scheldedoorgangen, met negatieve consequenties voor het sluipverkeer op het onderliggend wegennet.

Wellicht komt dit mee door het gratis alternatief van de Waaslandtunnel: autobestuurders kunnen via deze centraal gelegen autotunnel makkelijker tolheffing ontwijken dan vrachtrijders, die al moeten omrijden tot aan Temsebrug.

In het studierapport wordt deze stroom van sluipverkeer niet in rekening gebracht.

3.2. spreiding autoverkeer op hoofdwegennet

De mobiliteitssimulaties voor 1BAM tonen een erg ongelijke verhouding tussen het autoverkeer aan de Oosterweeltunnel en dat aan de Kennedytunnel. Bij RVW1 (= Kennedytunnel verboden voor vrachtwagens en tolvrij voor auto's + Oosterweeltunnel toegankelijk voor vrachtwagens en tol voor alle verkeer) zien we immers volgende resultaten voor het referentieontwerp zoals momenteel door de BAM naar voor geschoven:

- 809 autopassages aan Oosterweeltunnel (beide richtingen)
 - 10.334 autopassages aan Kennedytunnel (idem)
- = verhouding van 1 op 13

Bij gelijke voorwaarden aan beide tunnels (zoals in RVW2) zien we een heel ander verhaal. Voor het referentieontwerp van de BAM stellen we dan een aanzienlijke toename vast van het aantal auto's dat voor de Oosterweeltunnel kiest:

- 3.876 autopassages aan Oosterweeltunnel (beide richtingen)
 - 5.742 autopassages aan Kennedytunnel (idem)
- = verhouding van 1 op anderhalf

Eenzelfde shift geldt voor het SG-alternatief, in grosso modo dezelfde verhoudingen.

Onder gelijke voorwaarden (tol aan beide tunnels) kiezen dus significant meer auto's voor de Oosterweeltunnel dan bij het huidig voorziene model (1BAM), met als gevolg: een significant betere spreiding van het autoverkeer op het hoofdwegennet (zie ook excel 3.3.18° en 19°).

Dergelijke spreiding van het verkeer is een van de hoofdbetrachtingen van het Masterplan en een belangrijk motief om de ring te sluiten (Oosterweelverbinding).

In randvoorwaarde 2SG en 2BAM stelt men echter ook vast dat tolheffing aan beide tunnels leidt tot een aanzienlijke afname van het autoverkeer dat kiest voor beide doorgangen, met sluipverkeer als gevolg (zie hierboven: 3.1).

De significant betere spreiding geldt overigens ook voor de totaliteit van de verkeersstromen (auto + vrachtwagens).

Bij RVW1 krijgen we volgende cijfers voor het referentieontwerp 1BAM:

- 809 auto's + 2096 vrachtwagens aan Oosterweeltunnel (beide richtingen) = 2.905 bewegingen of 5001 personenwagenequivalenten
 - 10.344 auto's + 0 vrachtwagens aan Kennedytunnel = 10.344 bewegingen of 10.344 personenwagenequivalenten
- = een verhouding van 1 op 3 en een half (1 op 2 bij PAE)

Bij RVW2 wordt dat voor 2BAM:

- 3.876 auto's + 1348 vrachtwagens aan Oosterweeltunnel (idem) = 5.224 bewegingen of 6.576 personenwagenequivalenten

- 5.742 auto's + 967 vrachtwagens aan Kennedytunnel (idem) = 6.711 bewegingen of 7.676 personenwagenequivalenten

= een verhouding van 1 op minder dan anderhalf (bijna 1 op 1 bij PAE)

Gelijkaardige verhoudingen gelden opnieuw ook voor het SG-alternatief (verhouding van 1 op 2).

Een gebruiksverhouding tussen de twee tunnels van 1 op anderhalf (zowel bij auto's alleen als bij auto's en vrachtwagens gecombineerd in PAE) kan als maatgevend worden beschouwd voor hoe een goed functionerende ring rond een stad moet werken: gelijkmatige verdeling van verkeer over verschillende tunnels.

Het ontwikkelen van een alternatief voor de congestiegevoelige Kennedytunnel is een van de belangrijkste bestaansredenen voor het hele Masterplan (cfr. opgegeven motieven voor dit plan in 1999/2000). Vandaag heeft de Kennedytunnel zijn draagkracht wettelijk overschreden en de verkeersdruk zal er als gevolg van het groeiende autoverkeer nog toenemen. De hele operatie rond het sluiten van de ring en het bouwen van een bijkomende Scheldetunnel vindt hier zijn grondslag.

Het referentieontwerp van de BAM (Oosterweelviaduct aan het Eilandje + vrachtverbod in de Kennedytunnel) probeert hieraan te verhelpen door aan vrachtwagens de verplichting op te leggen om via de Oosterweeltunnel om te rijden. Dit blijkt echter een overbodige en zelfs contraproductieve maatregel (⊖). RVW 2 toont immers aan dat ook bij gelijke voorwaarden voor vracht- en autoverkeer de beoogde verkeersintensiteit aan de Kennedytunnel niet wordt overschreden, maar zelfs aanzienlijk lager is dan in RVW1:

* het aantal personenwagenequivalenten (PAE: 1 vrachtwagen = 2 auto's) aan de Kennedytunnel in scenario 1SG is gelijk aan het aantal personenwagens die er kunnen doorrijden, ofwel 4923 richting rechteroever en 5352 richting linkeroever (zie *excel 6.1.2.7° en 8°*);

* voor het referentieontwerp 1BAM bedraagt het PAE aan de Kennedytunnel 4911 richting rechteroever en 5423 richting linkeroever (zie *excel 6.1.2.7° en 8°*);

* bij 2SG gaat het aan de Kennedytunnel om 2975 auto's + 714 vrachtwagens x 2 = 4403 PAE en 3665 auto's + 575 vrachtwagens x 2 = 4815 PAE. Beide cijfers liggen beduidend lager dan in de scenario's bij RVW1.

De verkeersstellingen bij het studierapport (*Verkeersstromen 2015*) bewijzen dat de routekeuze van het autoverkeer vooral gestuurd wordt door het tolheffingssysteem (zie *excel 3.3*) en de routekeuze van het vrachtwagenverkeer eerder door de aangeboden keuze van rijroute (zie *excel 2.3*):

- gebruik autoverkeer van de Oosterweeltunnel verdrievoudigt wanneer ook tol wordt geheven aan de Kennedytunnel (gelijkwaardige voorwaarde voor doorgang KT en OWT);

- vrachtverkeer verdeelt zich nagenoeg bijna in twee gelijke delen wanneer de Kennedytunnel open blijft voor vrachtwagens (gelijkwaardige voorwaarde voor doorgang KT en OWT).

Gelijkwaardige voorwaarden voor doorgang aan beide tunnels leidt tot een significant betere spreiding van verkeersstromen én tot een significante verlaging van de verkeersintensiteit in de Kennedytunnel.

We komen hier later op terug, in (4)5.

(⊖) Bij verbod van vrachtverkeer in de Kennedytunnel dienen overigens ook de verhoogde controle en de aanpassing van de signalisatie vanuit de brede omgeving (ook op het onderliggend wegennet) in rekening te worden gebracht. De maatregel gaat immers in tegen een logisch verkeersgedrag.

3.3. globaal aantal auto's op de ring

Om een correct oordeel te vormen over het totaal aantal auto's dat zich op de ring bevindt en over de gemiddelde verkeersintensiteit per telpunt moeten ook hier – zoals bij het vrachtverkeer – voor elk tracé (+ telkens randvoorwaarde) verschillen ten gevolge van meervoudige tellingen in mindering worden gebracht bij het berekenen van het totaal (zie *excel 3.2.25°*).

Nadere lectuur van de cijfergegevens leert immers dat grote verschillen in aantal auto's in belangrijke mate toe te schrijven zijn aan een verschil in aantal telpunten. Autoverkeer dat van op de E34 (Hasselt) richting linkeroever rijdt, wordt 3x geteld bij een keuze voor de Oosterweeltunnel en 2x bij een keuze voor de Kennedytunnel (zie *bemerkingen in excel 3.2*). Autoverkeer dat van op de A12 (Bergen-op-Zoom) over het tracé stRaten-generaal richting linkeroever rijdt, wordt dan weer 2x minder geteld dan het vrachtverkeer dat over het referentieontwerp van de BAM rijdt.

Uit de vergelijking tussen de verkeersstromen in RVW1 en RVW2 valt ook af te leiden dat de tol een belangrijke invloed heeft op de keuze van de rijroute voor autochauffeurs. Omwille van de tol aan de Oosterweeltunnel kiezen meer auto's voor een langer traject langs de Kennedytunnel. Zij worden dan verschillende malen vaker geteld.

Net zoals bij het vrachtverkeer (zie (4)2.3) betekent de betere spreiding van het autoverkeer bij RVW2 niet dat er minder auto's op de totaliteit van de ring rijden. Het aantal getelde auto's bij 2SG (54.254) blijft nagenoeg hetzelfde als bij 1BAM (55.309), 1SG (55.274) en 2BAM (54.110). Ook de gemiddelde verkeersintensiteit ligt in de vier scenario's dicht bij elkaar, met een verschil van maximaal 114 auto's ofwel 3,3% (zie *excel 3.2.25°*).

Dit ondanks de aanzienlijke afname van autopassages aan beide tunnels samen ten gevolge van tolheffing voor autoverkeer aan de twee tunnels (= RVW2). Zie hiervoor ook (4)3.1: die tolheffing leidt tot 14,4% minder autoverkeer bij 2SG in vergelijking met 1SG, en tot 12% minder in vergelijking met het referentieontwerp 1BAM (zie *excel 3.1.17°*).

Algemene conclusies i.v.m. autoverkeer in het scenario 2SG (tov referentieontwerp 1BAM):

- minder sluipverkeer op het onderliggend wegennet
- betere spreiding op het hoofdwegennet
- verlaging congestie aan de Kennedytunnel
- aantal auto's op de ring blijft nagenoeg hetzelfde

4. Tolinkomsten

Over de tolheffing is bekend dat ze cruciaal is in het financieringsmodel voor de realisatie van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen. Vooral de tolopbrengsten voor het vrachtverkeer zijn in deze rekening belangrijk.

De toltarieven voorgesteld door de BAM, die in de beslissing van 22 juli 2005 door de Vlaamse regering werden goedgekeurd, worden op basis van de indexatie van 2% voor 2012 als volgt geraamd:

- personenvervoer 2,44 euro;
- vrachtvervoer vanaf 3,5 ton tot 12 ton 15,85 euro;
- vrachtvervoer boven 12 ton: 15,85 tot 19,02 euro.

Gegevens op website BAM: <http://www.bamnv.be/content/bam/site/2433#anc18585>

In onze berekeningen van geschatte inkomsten op basis van verwachte passages wordt enkel rekening gehouden met het laagste tarief voor vrachtverkeer.

De tolheffing voor het autoverkeer is omstreden. Er wordt overwogen om tenminste de inwoners van Antwerpen geen tol te laten betalen. Wanneer enkel tol wordt geheven aan de Oosterweeltunnel, ramen we de groep die in aanmerking komt voor deze uitzonderingsmaatregel op 20% van het totale autoverkeer dat gebruik maakt van de tunnels. Wanneer het de beide Scheldedoorgangen betreft, hanteren we 30%.

De becijfering van de opbrengsten bij RVW 1 (= vrachtverbod in Kennedytunnel) toont aan dat de tolinkomsten door autoverkeer in het referentiemodel 1BAM slechts een fractie is van de totaalinkomsten uit tolheffingen, nl. 5,6% (1.974 euro) bij gewone berekeningen en 4,5% (1.579 euro) bij uitzonderingsberekeningen (*zie excel 4.1 en 4.2*). Het vrachtverkeer hoest dus het overgrote deel van de tolobbrengsten op.

De absolute tolinkomsten door vrachtverkeer stijgen bij RVW2 in vergelijking met het referentiemodel 1BAM, nl. van 33.222 euro per uur (1BAM) tot 36.487 euro per uur (2SG). Die meeropbrengst van 3.265 euro per uur (9,8%) is het dubbele van wat het autoverkeer bij het huidige voorziene referentiemodel zal betalen (4,5)%.

Tolheffing op het gebruik van de Kennedytunnel door vrachtwagens beïnvloedt de inkomsten zelfs in die mate dat alleen al de inkomsten uit tolheffing op vrachtverkeer in 2SG en 2BAM reeds hoger liggen dan de totale tolinkomsten bij het referentiemodel 1BAM (35.196 euro per uur).

Deze cijfers zijn bekend sinds april 2006 (eerste uitgave studierapport). Dat dergelijk tolsysteem niet wordt overwogen sterkt het vermoeden dat deze meeropbrengst geen financiële vereiste is voor dit deel van het Masterplan.

Stelt men dat de goedgekeurde tolheffingen volstaan voor de financiering, dan is de totaalsom in scenario 1BAM (35.196 euro per uur) een richtcijfer voor de noodzakelijke inkomsten. Op basis hiervan en wetende dat in RVW2 de inkomsten uit tol voor vrachtverkeer hoger liggen dan de totale tolinkomsten van het huidige referentieontwerp (1BAM), blijkt een randvoorwaarde waarbij enkel vrachtverkeer tol betaalt financieel haalbaar, mits het vrachtverkeer door de Kennedytunnel mag rijden (*zie excel 4.3*).

We bestuderen daarom de volgende alternatieve randvoorwaarde (RVW4): autoverkeer tolvrij aan beide tunnels + Kennedytunnel open voor tolbetalend vrachtverkeer.

Voor het tracé stRaten-generaal leidt dit alternatief tolsysteem tot een scenario 4SG, waarbij dezelfde cijfers voor het vrachtverkeer gelden als in 2SG (*zie excel 5.1.1*).

Bij de berekening van de jaarlijkse tolobbrengsten van 4SG en 1BAM hanteren we de ophoogfactor (= 4430) uit de veiligheidsnota *Vergelijkende studie tussen het referentieontwerp en het ontwerp stRaten-generaal*.

Daaruit blijkt dat betalend vrachtverkeer aan de Kennedytunnel voor een jaarlijkse meeropbrengst van tenminste 4 % ofwel 6,157 miljoen euro zorgt in vergelijking met de verwachte inkomsten bij een keuze voor het referentieontwerp 1BAM.

Wanneer we rekening houden met de uitzonderingsmaatregelen voor Antwerpse automobilisten, wordt het verschil enkel groter. 4SG genereert dan een meeropbrengst van 5 % ofwel 7,189 miljoen euro (zie excel 4.4).

Het kenniscentrum PPS veronderstelt voor haar berekeningen inzake de PPS een samenwerkingsakkoord met een duurtijd van 25 jaar. Over die volledige periode bedraagt de totale tolwinst van het alternatief SG4 meer dan 195 miljoen euro. Baseren we ons op de voorziene verplichting van 35 jaar onderhoud door het winnende bouwconsortium, dan wordt de totale tolwinst bij 4SG 273 miljoen euro, ofwel bijna een zesde van de totale geschatte bouwcost voor de Oosterweelverbinding.

Het tolsysteem bepaalt het financiële succes van dit reusachtig mobiliteitsdossier (Oosterweelverbinding + Masterplan) én stuurt de verkeersstromen rond Antwerpen. Bijgevolg is het merkwaardig dat bovenstaand scenario nooit naar voor geschoven werd tijdens de besluitvorming over het vrachtverbod in de Kennedytunnel (2000-2001) noch tijdens de opmaak van het plan-MER voor het Masterplan (2005) noch in het studierapport over het alternatief van stRaten-generaal (2006).

In dat laatste lezen wij een zoveelste bevestiging van ons vermoeden dat dit rapport niet is opgemaakt om mogelijke kwaliteiten van alternatieven op hun merites te evalueren en – in de geest van wat een milieueffectenrapport hoort te doen – naar verbetering te zoeken. Het lijkt daarentegen vooral als doelstelling te hebben om reeds genomen beslissingen te legitimeren. Ook wanneer die beslissingen winst laten liggen, zowel stedenbouwkundig, verkeersmatig als financieel.

Conclusie: een kritische analyse van de verkeersstromen werpt nieuw licht op de gevolgen van het tolsysteem:

- autoverkeer kan tolvrij dankzij tolheffing voor vrachtverkeer aan de Kennedytunnel
- betalend vrachtverkeer aan de Kennedytunnel zorgt voor een jaarlijkse aanvullende opbrengst die de totaalinkomsten aanzienlijk hoger maakt dan de inkomsten verwacht in het referentieontwerp: tot 7,8 miljoen euro per jaar

Dit bevestigt niet alleen het belang van de tweede component in het voorstel van stRaten-generaal (opheffen vrachtwagenverbod in KT), maar creëert ook een nieuwe denkpiste over het maximaliseren van de tolinkomsten: cfr. hieronder.

5. Geoptimaliseerd SG-tracé: 4SG

Uit tolberekeningen blijkt dat er financiële ruimte is voor een scenario waarbij het autoverkeer helemaal geen tol betaalt aan beide Scheldetunnels, op voorwaarde dat de Kennedytunnel toegankelijk is voor vrachtverkeer aan dezelfde toltarieven als in de Oosterweeltunnel. Zie (4)4.

We onderzoeken daarom ook de gevolgen van een dergelijk scenario 4SG op het vlak van de mobiliteit, aangezien dit een van de hoofdmotieven is voor het Masterplan Antwerpen Mobiel, waarvan de Oosterweelverbinding het hoofdproject is.

4SG kunnen we als een variant op 2SG beschouwen (*zie excel 5.1.1 en 5.1.2*): zelfde randvoorwaarden voor het autoverkeer aan beide tunnels + vrachtverkeer in beide tunnels toegelaten mits tol.

5.1 minder sluipverkeer

Tolheffing blijkt de bepalende factor te zijn voor het autoverkeer voor zijn routekeuze bij doorgang onder de Schelde:

→ in RVW1 stellen we vast dat tolheffing voor autoverkeer aan slechts één tunnel leidt tot een ongelijke verhouding van 1 op 13 tussen het autoverkeer aan de Oosterweeltunnel en aan de Kennedytunnel, met omrijgedrag op het hoofdwegennet (ring) tot gevolg. Bij gelijke tolvoorwaarden ontstaat een beter evenwicht van 1 op anderhalf (*zie excel 3.3.18° en 19°*), waarbij elke autochauffeur de kortst mogelijke route kan kiezen. Zie ook (4)3.2 in deze nota.

→ in RVW2 stellen we vast dat tolheffing voor autoverkeer aan beide Scheldetunnels leidt tot een aanzienlijke afname van het totale aantal tunnelpassages en tot aanvullend sluipverkeer op het onderliggend wegennet (*zie excel 3.3.17°*).

De combinatie van beide randvoorwaarden (gelijke voorwaarden aan beide tunnels, namelijk gratis doorgang) zal tot een verminderde autoverkeerbelasting van zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet leiden. RVW4 zal bijgevolg tot minder sluipverkeer door wagens leiden in vergelijking met zowel RVW1 als RVW2.

Bijkomend zal ook het vrachtverkeer, net zoals in 2SG, minder sluipverkeer veroorzaken. Zie ook (4)2.1 in deze nota.

Alvast aan de Kennedytunnel merken we voor 4SG in vergelijking met het referentieontwerp 1BAM een afname van het sluipverkeer door vrachtverkeer en autoverkeer met 5% (*zie excel 6.1.2.17°*).

5.2 eenzelfde verkeersintensiteit aan Kennedytunnel als voor referentieontwerp

Meer nog dan de bouwkeuze voor een van beide tracés (SG of BAM) bepaalt het tolsysteem wat de verkeersdruk wordt aan de Kennedytunnel.

Zoals hierboven al aangestipt, brengt tolheffing aan beide tunnels een spectaculair betere herverdeling van het autoverkeer aan beide Scheldetunnels met zich mee (*zie excel 3.3.18° en 19°*). Gelijke voorwaarden (dus ook: geen tol aan beide tunnels) zorgt in deze Antwerpse context dus voor een betere spreiding van de verkeersstromen over de beschikbare alternatieven, wat een van de hoofdbetrachtingen van het Masterplan is en een belangrijk motief om de ring te sluiten (Oosterweelverbinding).

Betere spreiding over de twee tunnels betekent voor 4SG ook: verlaagde verkeersdruk door auto's aan de Kennedytunnel in vergelijking met zowel 1BAM als 1SG (*zie excel 5.2.7° en 8°*), met name min 28% richting rechteroever en min 22% richting linkeroever.

Aangezien vandaag reeds het dubbel aantal voertuigen door de Kennedytunnel rijdt (120.000 vtg/dag) dan het aantal waarvoor de tunnel werd ontworpen (65.000 vrt/dag), is een aanvullende daling van het autoverkeer in de tunnel aangewezen.

Wanneer voor personenverkeer geen tol wordt geheven aan beide tunnels, creëren we dus extra verkeerscapaciteit aan de Kennedytunnel. Uit vergelijkingen van de personenwagenequivalenten voor 4SG en 1BAM blijkt dat dit voldoende ruimte biedt voor het opheffen van het door de BAM geplande vrachtverbod in de Kennedytunnel. De totale verkeersintensiteit op het telpunt Kennedytunnel voor 4SG verschilt immers niet significant

van de verkeersintensiteit die voor 1BAM op hetzelfde telpunt wordt becijferd (*zie excel 6.1.2.7°, 8° en 19°*).

Vrachtverkeer door de Kennedytunnel kan dus in 4SG zonder de gewenste verkeersdichtheid van het referentieontwerp te overschrijden.

In het technisch deelrapport Mens-Mobiliteit uit het Plan-MER (2005) worden de cijfers geleverd van de verkeersintensiteiten in 2000. Vergelijking van deze gegevens met de cijfergegevens uit de verschillende randvoorwaarden op het telpunt Kennedytunnel leren ons dat:

- alle randvoorwaarden leiden tot een daling van de huidige verkeersintensiteit in de Kennedytunnel. In randvoorwaarde 1SG en 1BAM wordt dit bereikt door een doorgangsverbod op vrachtwagens.
- gelijke voorwaarden voor het autoverkeer voor passage onder de Schelde leiden tot de kleinste verkeersdichtheid.

Concreet doet het schrappen van tolheffing voor auto's op beide verbindingen bij 4SG de autoverkeersdruk aan de Kennedytunnel met 25% afnemen.

5.3 betere spreiding over hele ring

Uit randvoorwaarde 2SG blijkt dat het autoverkeer dat onder de Schelde gaat zich bij gelijke omstandigheden verdeelt in 1/3 Oosterweeltunnel en 2/3 Kennedytunnel (*zie excel 3.3.18° en 19°*), met navenante gevolgen voor de verdeling van de verkeersdruk op beide ringgedeelten. Dit laatste wordt bevestigd in een berekening van de verkeersintensiteit per telpunt.

Het geoptimaliseerd SG-tracé 4SG leidt in vergelijking met het referentieontwerp 1BAM op alle drukke telpunten tot een vermindering van de verkeersdruk en leidt ook tot de laagste verkeersdruk tussen de Kennedytunnel en Groenendaal (= oostelijk deel van de ring, meest congestiegevoelige deel). De verkeersdruk neemt daarentegen toe in het havengebied en aan de noordelijke ring. Algemeen geldt dus dat het geoptimaliseerd tracé 4SG meer dan het referentieontwerp leidt tot een gelijkmatiger spreiding van de verkeersstromen op de Antwerpse ring (*zie excel 6.2 en figuur erbij*).

Het geoptimaliseerd SG-tracé leidt tot een verplaatsing van verkeer naar het havengebied en naar minder dichtbevolkte gebieden.

Zoals randvoorwaarde 2SG toont ook 4SG een globale afname van het autoverkeer op de ring doorheen de stedelijke kern (zuidelijke en oostelijke ring) en een toename van het verkeer aan de havenzijde van de ring. De randvoorwaarden 2SG en 4SG halen het autoverkeer richting haven en Nederland weg uit het 'stedelijk' ringgedeelte (*zie excel 5.2 en 6.1.3*).

4SG leidt bovendien ook tot een gelijkmatiger verhouding tussen vrachtverkeer en autoverkeer (A/V) per telpunt (*zie excel 6.3 en figuur erbij*).

Conclusies: behalve financiële winst voor de automobilist (die gratis onder de Schelde blijft rijden), voor de transportsector (die de kortste route kan kiezen) en voor de exploitant van beide tunnels (zie hiervoor (4)4) genereert het geoptimaliseerde tracé 4SG ook verkeersmatige winst, die tegelijk winst betekent voor het milieu en de volksgezondheid:

- minder sluipverkeer door vrachtwagens én auto's op het onderliggend netwerk
- gelijkwaardig verkeersintensiteit aan Kennedytunnel als bij referentieontwerp

- betere spreiding van verkeer over de hele ring
 - lagere verkeersintensiteit op de huidige drukke delen van de ring
- Over dat alles lezen we niets in het studierapport.**

(5)

EIS TOT ONAFHANKELIJK ONDERZOEK

Het wettelijk vereiste studierapport over het alternatief tracé stRaten-generaal is bevooroordeeld, slordig en oppervlakkig.

Met een dergelijk onderzoek van een alternatief voor het referentieontwerp bagatelliseren de opmakers van het studierapport de negatieve impact van het geplande Oosterweelviaduct op de stadsontwikkeling, het leefmilieu en de volksgezondheid. Bovendien gaan ze niet in op de significante mobiliteitswinst die wordt geboekt bij invoering van een doordacht tolheffingssysteem.

Als studie bureau dat al het voorbereidende onderzoekswerk leverde voor de besluitvorming richting het referentieontwerp verkeert studie bureau TV SAM – opsteller van het studierapport – niet in een situatie waarin het fundamentele kritiek kan geven op een bouwproject waar het zelf al jarenlang vorm aan geeft.

Om deze redenen eist stRaten-generaal een onafhankelijke en objectieve lectuur van

- (a) de studieresultaten;
- (b) de evaluatie ervan door TV SAM;
- (c) en deze nota door stRaten-generaal

door een neutrale instantie met expertise terzake.

Manu Claeys

Peter Verhaeghe

voor stRaten-generaal

www.oosterweelverbinding.info