

Persbericht stRaten-generaal

16 november 2011

Procedure plan-MER Oosterweelverbinding van start, mét Meccanoscenario als belangrijkste alternatief

* Vlaamse regering kan er niet onderuit: Meccanoscenario moet met eigen randvoorwaarden (trajectheffing i.p.v. tolheffing) worden meegenomen in opmaak plan-MER Oosterweelverbinding

* politieke weigering om Meccanoscenario reeds anderhalf jaar te negeren diende vooral politieke doeleinden (alternatief buiten beeld houden in besluitvorming en debat), maar blijkt nu onhoudbaar

* politieke dedain vanuit regering t.o.v. Meccanoscenario was ook contraproductief: Vlaams Verkeerscentrum zal alsnog modelleringen moeten maken van Meccanoscenario; we verloren dus maanden tijd – een vaststelling waar de actiegroepen al lang voor waarschuwden

* Vlaamse regering krijgt nu alvast tot het einde van de plan-MER-procedure niet meer uitgelegd waarom gevangenis zou worden gebouwd op belangrijkste erkende alternatief voor de Oosterweelverbinding

* voor stRaten-generaal resten nu nog twee bekommernissen i.v.m. scope plan-MER:

- onderzoek moet hele Meccanotracé meenemen, niet geaborteerde versie zonder oostelijke tangent A102

- plan-MER moet hele Masterplan 2020 evalueren, niet één te vergunnen project eruit

We zullen dit als formele opmerkingen voorleggen tijdens de kennisgevingsperiode voor het plan-MER.

Vandaag start de kennisgevingsperiode (16 november tot 16 december 2011) over het decretaal verplicht op te maken plan-MER Oosterweelverbinding. Eenieder (adviesraden, besturen, burgers) kan nu opmerkingen formuleren over wat best mee onderzocht wordt en hoe dat best gebeurt.

Uit de vrijgegeven consultatienota blijkt dat het alternatieve Meccanoscenario mee onderzocht zal worden als belangrijkste alternatief voor de geplande Oosterweelverbinding. Dat is logisch: alle redelijke alternatieven moeten verplicht meegenomen worden tijdens dergelijk onderzoek.

stRaten-generaal voert al sinds september 2010 (regeringsbeslissing Masterplan 2020) aan dat het Meccanoscenario sowieso meegenomen zal moeten worden tijdens de verdere besluitvormingsprocedure over de Oosterweelverbinding, en dat ze dat scenario tijdens die procedure ook zal voorleggen. Het opmaken van een plan-MER is hierbij de eerste stap.

Sinds februari 2010 kunnen we vaststellen dat de Vlaamse regering weigert naar het Meccanoscenario te kijken met als drogreden: het scenario beantwoordt nu eenmaal niet aan

de randvoorwaarden van de regering. Een irrelevante argumentatie, zo blijkt vandaag (en wisten we al lang) op p.49 van de kennisgevingsnota:

Om het Basisalternatief (Oosterweelverbinding), het Nulalternatief en het Meccanoalternatief te simuleren in de verschillende scenario's zullen de erbij horende exploitatievarianten in het modelinstrumentarium worden ingevoerd.

De koppige politieke weigering om het Meccanoscenario reeds eerder ernstig te nemen diende slechts één doel: de politieke rangen gesloten houden rond het eigen voorkeursscenario. Politieke aandacht voor het alternatief? Geen sprake van, want dan voed je misschien mee het kritische debat over je eigen beslissing. En dat is het laatste wat deze Vlaamse regering wil.

De politieke weigering om het Meccanoscenario onder eigen randvoorwaarden (trajectheffing) reeds vorig jaar door het Vlaams Verkeerscentrum te laten modelleren moet o.i. begrepen worden als deel van een strategie om het debat over eventuele kwaliteiten van het alternatief in de tijd op te schuiven. Politieke spelletjes, zeg maar. Wat niet weet, niet deert, dacht de regering: zonder overheidsstudie over het Meccanoscenario moeten we er ons ook niet over uitspreken. Makkelijkste manier om je eigen beslissing niet in vraag te moeten stellen.

Maar gelukkig zijn er de procedures.

Door de weigering (intussen anderhalf jaar) om het Meccanoscenario ernstig te nemen, verloor de Vlaamse regering vooral veel tijd. Want nu moet het Vlaams Verkeerscentrum alsnog dat Meccanoscenario met trajectheffing gaan modelleren.

Resten nog twee bekommernissen van stRaten-generaal bij het verdere verloop van de plan-MER-procedure.

1. we stellen vast dat het de bedoeling lijkt om slechts een half Meccanotracé te laten onderzoeken. De oostelijke tangent (A102) is weggeknipt, blijkens de opgenomen kaartenbundel. We verzetten ons daar ten stelligste tegen. De A102 is onlosmakelijk een onderdeel van het Meccanoscenario en moet dus als volwaardig deel ervan meegenomen worden bij de evaluatie. Te meer omdat diezelfde A102 ook onderdeel is van het Masterplan 2020 van de regering, en dus ook onlosmakelijk bij de Oosterweelverbinding hoort.

2. dat laatste brengt ons meteen bij de tweede bekommernis: de scope van dit plan-MER is veel te beperkt. In 2003-2005 werd voor het toenmalige Masterplan Mobiliteit een plan-MER opgemaakt. Dat Masterplan dateerde van 1997 en is inmiddels grondig gewijzigd. Werden bv. toegevoegd: A102, R11bis, plan Wase burgemeesters, R4 rond Gent, etc. Werden geschrapt: Groene Singel, SRW (stedelijke ringweg), Lange Wapper, etc. Daarom is een nieuw plan-MER nodig voor de totaliteit van het nieuwe Masterplan 2020. We hebben bijvoorbeeld het recht om te weten wat de milieueffecten zijn voor de hele Antwerpse ring bij keuze voor Oosterweelverbinding of voor Meccanoscenario. We moeten nu reeds onderzoeken op MER-niveau of en hoe het bouwen van de R11bis (ondertunnelde Krijgsbaan) een meerwaarde biedt voor het gehele Masterplan. Enzovoort.

In het oude plan-MER (2005) voor het oude Masterplan Mobiliteit stond te lezen:

De evaluatie van het Masterplan gebeurt in het plan-milieueffectrapport (plan-MER) op twee niveaus. Enerzijds op planniveau waar een totale evaluatie van het volledige plangebied voor de verschillende alternatieven voor het Masterplan gebeurt. Anderzijds op gebiedsniveau, waar een meer gedetailleerd onderzoek per deelgebied van het plangebied plaatsvindt.

Dat geldt nog steeds: er is eerst nood aan een totale evaluatie van het hele Masterplan 2020 voor het volledige plangebied. Daarnaast en daarna is nood aan een gedetailleerd onderzoek per deelgebied – bv. Oosterweelverbinding of Meccanotracé. Beide onderzoeken horen thuis in dit plan-MER.

stRaten-generaal zal binnen de voorziene procedure vragen aan de cel-MER om o.a. met deze opmerkingen rekening te houden bij de opstart van de definitieve plan-MER, en ze als richtlijnen mee te delen aan de initiatiefnemer BAM.

Manu Claeys en Peter Verhaeghe

voor stRaten-generaal