

Persbericht stRaten-generaal

21 maart 2011

Nieuw voorziene plan-MER Oosterweelverbinding bij voorbaat juridisch waardeloos

Bestuurlijke bezigheidstherapie blijft constante in aanpak mobiliteitsproblematiek Antwerpen

Vlaamse regering voegt twee jaar tijdverlies toe aan politiek gemaltraateerde Masterplan

Eind september 2010 maakte de Vlaamse regering de inhoud bekend van een grondig gewijzigd Masterplan 2020 voor de Antwerpse mobiliteit. Het oude Masterplan dateerde al van de tweede helft van de jaren negentig en was op 15 december 2000 – intussen tien jaar geleden - politiek goedgekeurd.

Vorige maand, op 23 februari 2011, werd de eerste wettelijk voorgeschreven procedurele stap gezet voor de uitvoering van het nieuwe Masterplan 2020. In het *Bulletin der Aanbestedingen* verscheen de aankondiging van de opdracht voor het coördineren van een plan-MER (= milieueffectenrapport op planniveau) – zie titelblad van het bestek in bijlage. Op vrijdag 1 april om 11 uur verstrijkt de deadline voor de kandidaturen (offertes) hiervoor.

Uit het bestek blijkt dat de Vlaamse regering niet van plan is een volwaardig nieuw plan-MER te laten maken, ondanks de vaststelling dat het intussen wel om een fundamenteel ander Masterplan gaat met o.a. toevoeging van een 15 kilometer lange oostelijke bypass rond de agglomeratie (A102 + vertunnelde R11). De opdracht beperkt zich tot het evalueren van de milieueffecten van een tunnel op het BAM-tracé (i.p.v. een viaduct): *‘De opdracht heeft tot voorwerp het coördineren en begeleiden van de opmaak van het plan-MER Oosterweelverbinding’*. De titel van het nieuwe plan-MER luidt: MASTERPLAN 2020 ‘Wijziging GRUP Oosterweelverbinding’.

Nu reeds valt te voorspellen dat Europa deze aanpak zal verwerpen: je kunt geen mini-plan-MER hanteren bij de besluitvorming over een MasterPLAN van dergelijke omvang. Met andere woorden: een plan-MER met focus op een van de onderdelen (= de facto een verkapt project-MER) van een Masterplan volstaat niet als plan-MER voor het volledige Masterplan. Niet alleen omdat dit juridisch niet correct is (Europese regelgeving), maar ook omdat bij de procedurele uitvoering van de andere onderdelen eveneens een plan-MER noodzakelijk zal blijken, waarbij op termijn diverse en inhoudelijk van elkaar verschillende plan-MERs voor één Masterplan zullen bestaan.

Tijdens de voorziene publieke consultatieronde over het vermelde plan-MER zal stRaten-generaal hierop wijzen, evenals bij alle volgende voorziene procedures die steunen op de inhoud van dit procedureel noodzakelijk plan-MER (GRUP, project-MER en bouwaanvraag).

Wanneer de Vlaamse regering doorgaat met deze aanpak, mogen we vandaag reeds noteren: twee jaar extra tijdverlies bij het uitwerken van een fundamentele oplossing voor de mobiliteitsproblematiek in Antwerpen. In het voorjaar van 2013 zal Europa het te eng opgevatte plan-MER ongeldig verklaren. Dan zal eenieder beseffen dat ook deze futloze operatie slechts twee doeleinden diende: een politiek gemaltraateerd dossier over nog maar

eens een verkiezing (i.c. gemeenteraadsverkiezingen) heen tillen en tegelijk betere alternatieven politiek-juridisch op de achtergrond houden.

stRaten-generaal wil uitdrukkelijk deze bezigheidstherapie van de Vlaamse regering hekelen. De bestuurlijke sense of urgency blijft ontbreken bij het aanpakken van de verkeersproblematiek in Antwerpen. De extra twee jaar tijdverlies is toe te voegen aan de vijf verloren jaren sinds 2006, toen de Vlaamse regering een eerste keer weigerde om op een ernstige manier om te gaan met een voorliggend redelijk alternatief voor het eigen BAM-tracé.

Duiding

In het oude Masterplan stonden als wegprojecten enkel opgenomen: de Oosterweelverbinding (met viaduct), de optimalisatie van de Singel (concreet: verbreding van de ring) en de herinrichting van de Leien (fasen 1 en 2). In het nieuwe Masterplan 2020 is de optimalisatie van de Singel (verbreding van de ring) geschrapt en werden o.a. de aanleg van de A102, de vertunneling van de R11, de opwaardering van de R4 (ringweg Gent), een betere benutting van de Liefkenshoek tunnel, de aanleg van kilometers parallelwegen in het Waasland en slimme verkeerssturing toegevoegd aan het plan. Ook werden extra tram- en lightrailprojecten toegevoegd.

Over de eerste versie van het Masterplan keurde de Vlaamse MER-administratie op 30 mei 2005 een plan-MER goed. Dit MER had als titel PLAN MILIEUEFFECTRAPPORT MASTERPLAN ANTWERPEN en bestudeerde de milieueffecten (inclusief mobiliteitsstromen) van het hele Masterplan. Gezien het fundamenteel gewijzigde karakter van het Masterplan moet nu een nieuw plan-MER worden gemaakt. Maar uit de officiële aankondiging van de opdracht voor het coördineren van dit proces in het *Bulletin der Aanbestedingen* blijkt dat de Vlaamse regering slechts een beperkte invulling geeft aan deze opdracht. De titel van het nieuwe plan-MER luidt nu: MASTERPLAN 2020 ‘Wijziging GRUP Oosterweelverbinding’.

In het bestek lezen we: ‘De MER-coördinator staat in voor de opmaak van het plan-MER voor de herziening van het GRUP Oosterweelverbinding. (...) De opmaak van het plan-MER zal geïntegreerd worden in de RUP-procedure.’ Hieruit blijkt dat het plan-MER in deze fase beschouwd wordt als te integreren met de besluitvorming over één project, nl. de Oosterweelverbinding. En niet met alle andere Masterplan-projecten, waaronder de A102 en de vertunnelde R11 die een en ondeelbaar zijn door de integratie met het project van de tweede spoorontsluiting. De milieu-impact van deze eveneens geplande Masterplan-werken bestrijkt geografisch nochtans een veel groter gebied dan het gebied van het Oosterweeltracé, en heel wat meer gemeenten (Oosterweelverbinding: twee gemeenten; oostelijke bypass A102 en R11: zes gemeenten).

In het bestek wordt verder gesteld: ‘Het centrale project in het Masterplan 2020 is de realisatie van de Oosterweelverbinding’. Dat is echter niet langer zo, na de bijsturing van het Masterplan. De Oosterweelverbinding op het BAM-tracé is weliswaar het duurste want bouwtechnisch het meest complexe project (drie verkeerswisselaars, een afgezonken riviertunnel, ontdeubelde tunnels in kanaaldokken, twee cut&cover-tunnels tussen Noorderlaan en respectievelijk Merksem/Deurne) uit het Masterplan 2020. Maar de nieuw-geplande bypass A102 + R11 vertegenwoordigt op zich meer kilometer snelweg dan de

Oosterweelverbinding, doorkruist het grondgebied van minstens zes gemeenten en moet – veel meer dan de Oosterweelverbinding – dienen om de huidige Antwerpse ring te ontlasten.

We citeren uit de regeringsmededeling van 22 september 2010: ‘In de loop van het overlegproces is duidelijk geworden dat een verbreding van de Ring rond Antwerpen niet opportuun is. Om die reden kiest de Vlaamse Regering aan de oostkant van Antwerpen voor een bijkomende verbinding.’ Die bijkomende verbinding of bypass kan daarom evengoed beschouwd worden als het centrale project in het Masterplan 2020.

Meer nog: in combinatie met de westelijke en noordelijke tangenten van het alternatieve Meccanotracé (respectievelijk door het Waasland en de haven) haalt de oostelijke bypass voldoende verkeer van de Antwerpse ring om de Oosterweelverbinding overbodig te maken. Een volwaardig plan-MER zou dit aantonen, een verkapt project-MER enkel over de Oosterweelverbinding niet.

Samen zijn de westelijke en noordelijke tangent van het Meccanotracé ruim 1 miljard goedkoper dan de geplande Oosterweelverbinding: die rekening wordt consequent niet gemaakt door de Vlaamse regering. De noodzakelijke kosten/batenanalyse binnen een plan-MER zou ook deze discrepantie in de verf zetten.

In het gepubliceerde bestek wordt gesteld dat de Vlaamse regering een akkoord bereikte over het nieuwe Masterplan op 30 maart 2010. Dat is niet correct: de volledige versie van het Masterplan 2020 dateert van september 2010. Toen werd o.a. het vertunnelen van de R11 toegevoegd aan het Masterplan en werd de optimalisatie van de Singel (verbreding ring) geschrapt. Samen vormen die twee projecten bijna twintig kilometer hoofdwegennet in de stad en in de rand: met de Leien zijn ze de belangrijkste tangentiële verbindingen in de agglomeratie. Door bij de uitbreiding van het Masterplan 2020 enkel te verwijzen naar de beslissing van 30 maart 2010 en niet naar die van september 2010 negeert de Vlaamse regering de twee belangrijkste wijzigingen in het Masterplan (die effectief ook nergens vermeld staan in de gepubliceerde aankondiging).

Slotsom

De aanbestedende Vlaamse regering geeft bij de officiële aankondiging van het opstarten van de plan-MER-procedure een enge interpretatie aan de reikwijdte van het op milieueffecten te evalueren Masterplan, wat op termijn tot het schrappen van dit nieuwe plan-MER zal leiden.

De inhoud van de opdracht voor de opmaak van het plan-MER is cruciaal: beperkt het MER zich in hoofdzaak tot een milieueffectenevaluatie van het BAM-tracé (op basis van een soort ‘recuperatie’ van het vorige plan-MER) of maakt men een volwaardig nieuw plan-MER – dus inclusief bv. de effecten van de toevoeging van de A102 en de vertunnelde R11 aan het Masterplan? Dat laatste maakt een wereld van verschil, ook al omwille van de toevoeging van de tweede spoorontsluiting aan het tracé van de A102 en een deel van het tracé van de R11.

De Oosterweelverbinding is slechts een van de vele projecten uit het nieuwe Masterplan. Na de fundamentele wijziging van het Masterplan volstaat het niet om uitsluitend of vooral de gewijzigde milieueffecten op dat ene project in kaart te brengen. Een half plan-MER is geen plan-MER, zal het oordeel zijn van de Europese Commissie.

Laakbaar is ten slotte ook dat de Vlaamse regering deze aanbestedingsopdracht voor de opmaak van het nieuwe plan-MER laat uitschrijven door de BAM (Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel). Blijkens de offerte betreft het een ‘overheidsopdracht’ die valt onder de wet betreffende overheidsopdrachten. Deze opdracht had bijgevolg perfect kunnen worden uitgeschreven door de administratie Wegen en Verkeer. Er is geen enkele reden waarom BAM dit zou moeten doen, nadat de Vlaamse regering heeft aangekondigd BAM te zullen ontmantelen. Gevolg van deze werkwijze is dat BAM mee zal beoordelen wie de opdracht krijgt en dat bovendien het studieconsortium TV SAM – als studiedienst van de BAM – het monopolie blijft behouden op de verdere evaluatie van het Oosterweeldossier en het Antwerpse Masterplan. Andermaal zullen BAM en TV SAM ook mee bepalen welke ‘redelijke alternatieven’ – wat ons betreft het Meccanotracc  – moeten worden overwogen en als mee te onderzoeken alternatieven moeten worden beschouwd in de plan-MER-procedure.

Manu Claeys en Peter Verhaeghe

voor stRaten-generaal