

Aan de Vlaamse Commissie voor Ruimtelijke Ordening
p.a. Ruimte Vlaanderen, Koning Albert II- laan 19, bus 16, 1210 Brussel

Van: Ivan Derycke, Van Montfortstraat 46, 2140 Borgerhout

Antwerpen, 15 juli 2014

Betreft: GRUP "Oosterweelverbinding"-wijziging

Geachte dames en heren,

Gelieve hieronder mijn bezwaren te vinden tegen de nieuwe plannen voor de Oosterweelverbinding te Antwerpen en dit GRUP in het bijzonder. Mag ik u verzoeken met deze bezwaren rekening te houden wat impliceert:

1° In hoofdorde: dat u de regering adviseert om dit GRUP niet uit te voeren en dus niet definitief goed te keuren.

2° In ondergeschikte orde, wanneer u optie 1° niet wenst te weerhouden: dat u adviseert om binnen de contouren van dit GRUP niet toe te staan dat hier een autosnelweg wordt getrokken die deel uitmaakt van het Europese snelwegennet.

Met vriendelijke groeten

Ivan Derycke

**Vooreerst wens ik bij deze het bezwaar van de actiegroepen Ademloos en stRaten-
generaal te onderschrijven zoals dit op de website van Ademloos te vinden is:**

Na de volksraadpleging van 18 oktober 2009 heeft de Gemeenteraad van de Stad Antwerpen de Vlaamse Regering plechtig opgeroepen om "te werken aan een totaaloplossing voor de mobiliteit in en rond Antwerpen met een groter maatschappelijk draagvlak dan het voorliggende BAM-tracé". Uit het nieuw voorgelegde voorstel van een Oosterweel-GRUP (Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan) blijkt het tracé ongewijzigd te zijn. De Regering heeft haar plan enkel willen handhaven.

Ik teken bijgevolg bezwaar aan tegen dit voorstel van een nieuw Oosterweel-GRUP.

Dit "nieuw" ontwerp biedt onvoldoende antwoord op de mobiliteitsproblemen; het heeft nog minder oog voor de volksgezondheid van duizenden Antwerpenaren rond het tracé; het getuigt van een onzorgvuldig en kwistig ruimtegebruik; en het project is allerminst een hefboom voor een gedegen en vernieuwende stadsontwikkeling.

Het plan heeft blijkens het plan-MER bovendien slechts betekenis indien het wordt uitgevoerd samen met de A102-R11bis. De realisatie hiervan staat verre van vast, zodat op dit ogenblik onmogelijk kan worden besloten dat het BAM-tracé (en niet bv. een alternatief tracé) de meest aangewezen optie is. Het Milieueffectenrapport (MER) kan de beslissing voor het BAM-tracé niet onderbouwen. Finaal werden de alternatieven, opgemaakt door de actiegroepen en wakkere burgers, niet gelijkwaardig

behandeld, o.a. op het vlak van effectmeting bij sturing met gedifferentieerde tol. De gehanteerde normen en methodieken alsook de conclusies werden gestuurd in de richting van het beoogde resultaat: een gunstige beoordeling van het BAM-tracé. Ze verhullen de achterliggende gegevens waaruit blijkt dat een verbetering van de lokale leefomgeving voor 70.000 mensen opzij wordt geschoven voor het 'voordeel' dat het doorgaand verkeer in het BAM-scenario mits aanzienlijke capaciteitsuitbreiding op de Antwerpse ring (tot 27 baanvakken) 3 minuten sneller Antwerpen kan passeren (in de vergelijking Meccano vs. BAM). De saneringsmogelijkheden die de verschillende alternatieven bieden (zoals de overkappingsmogelijkheid van de ring) heeft men ten onrechte niet concreet willen onderzoeken. De gemaakte belangenafweging is onaanvaardbaar.

Niet alleen staat de onafhankelijkheid en onpartijdigheid van de experts die de BAM raadpleegde ter discussie. Bovendien valt het op dat het criterium van de "gezondheidsperimeters" (zone van 300 m, 500 m en 1500 m rond de autostrade) helemaal aan het einde van de onderzoeksperiode zelfs plots uit de MER-richtlijnen werd geschrapt, waardoor de gezondheidsimpact op de betrokken wijken niet tot uiting komt. Het plotse opduiken van gegevens over 27 BAM-baanvakken op de Antwerpse ring (i.t.t. 13 vandaag) nadat het voorlopige GRUP is goedgekeurd en zonder vermelding of effectmeting daarvan in het MER bevestigt dat de BAM cruciale info ten onrechte tot een "detail" bagatelliseert.

Het staat vast dat de huidige inspraak niet gebeurt op een ogenblik dat alle opties nog open zijn. Zelfs tijdens de opmaak van het MER-onderzoek was dit niet het geval. Dit blijkt duidelijk uit diverse verklaringen van de Vlaamse regering, de steeds gehanteerde 'randvoorwaarden', de resolutie nr. 1388 (2011-2012) van de Vlaamse regering, het bouwen van de gevangenis te Melsele op het tracé van een belangrijk alternatief, enzovoort.

Net zoals de Gemeenteraad van Antwerpen in 2009 had opgeworpen, vraag ik de Regering dus om nu werk te maken van "een totaaloplossing voor de mobiliteit in en rond Antwerpen met een groter maatschappelijk draagvlak dan het voorliggende Oosterweel-tracé", dit in plaats van halsstarrig vast te houden aan een "beslist" concept waarvan niet duidelijk is wie er dan wel beter van kan worden. Deze totaaloplossing is te vinden in de alternatieven die de actiegroepen Ademloos en stRaten-generaal en burgers hebben aangereikt, en die Ringland aanwijst om nieuwe inzichten te bepleiten.

Daarnaast heb ik volgende bijkomende bezwaren en opmerkingen

A. Dit GRUP overtreedt naar letter en geest artikel 1.1.4 van de codex ruimtelijke ordening dat stelt:

De ruimtelijke ordening is gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de ruimte beheerd wordt ten behoeve van de huidige generatie, zonder dat de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang gebracht worden. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen. Er wordt rekening gehouden met de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen. Op deze manier wordt gestreefd naar ruimtelijke kwaliteit.

1° Zoals reeds in bovenstaand bezwaar werd aangehaald is de door dit GRUP ondersteunde oplossing voor de mobiliteitsproblemen in Antwerpen niet gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling. De inplanting van massief veel rijstroken in een open sleuf aan het Sportpaleis, vlak bij de woonwijken van Dam en Kronenburg (Deurne-Noord), de vernieling van grote delen van het Noordkasteel, aansluitend aan de stadsontwikkelingen van het Eilandje en de vernieling van het Sint-Annabos, een belangrijke buffer voor Linkeroever, zijn alles behalve ingrepen die dit plan duurzaam maken, ook al beweert men in diverse documenten zoals het MER dat deze grotendeels zouden gecompenseerd worden. Er is geen wetenschappelijke basis om aan te tonen dat dit effectief zo is.

2° Dit plan maakt een volledige overkapping van de Antwerpse ring onmogelijk. Aangezien ervoor geopteerd wordt om de Oosterweelverbinding in te passen in het Europese wegennetwerk is de Tunnelrichtlijn van toepassing. Deze laat niet toe aansluitingen met invoegstroken te overkappen. Dit wordt in de toelichtingsnota inzake de Oosterweelknoop perfect schematisch aangetoond (p. 97). Alleen indien ervoor geopteerd wordt om de Oosterweelverbinding enkel te laten gebruiken om een lokale stadsring te sluiten, en te fungeren als aanvoerweg voor stad en haven, zoals trouwens oorspronkelijk de huidige ring 1 bedoeld was (zie lager), kan men ondanks de Oosterweelverbinding overgaan tot een volledige overkapping. Deze overkapping is niet alleen noodzakelijk om de leefbaarheid van de stad te verbeteren (onkosten van niet-overkapping worden geraamd op 5 miljard euro per jaar aan gezondheidskosten), maar ook om de groei van de stad op te vangen. De oorspronkelijke plannen voor de Oosterweelverbinding gingen immers uit van een bevolkingsdaling (zie de MER en andere rapporten en de sociale impactanalyse uit de jaren 2000-2005), die inmiddels overtuigend is omgevormd tot een bevolkingsstijging, ook opgenomen in de MKBA. Dit plan brengt dus niet alleen de huidige generaties schade toe maar ook de toekomstige generaties. Het houdt onvoldoende rekening met de ruimtelijke behoeften van de Antwerpse bevolking.

3° Uit het voorafgaande blijkt ook duidelijk dat dit GRUP onvoldoende rekening houdt met de ruimtelijke draagkracht. Binnen een stedelijke omgeving tussen de bewoning een complex van aansluitingen creëren van 27 baanvakken in open lucht aan het Sportpaleis, getuigt niet van een toekomstgericht project dat rekening houdt met de activiteiten in de omgeving, ook al wordt het viaduct aan het Sportpaleis afgebroken.

4° Ook de gevolgen voor het leefmilieu zijn niet voldoende in overweging genomen, vooral omdat, zoals hiervoor werd gemeld, alternatieve tracé's die beter voor het leefmilieu zouden kunnen zijn door subjectieve rapporten werden opzijgeschoven. Het MER dat begin dit jaar werd afgerond, heeft bewust een aantal parameters en opties niet toegepast op de alternatieve tracé's waardoor de eindconclusies niet kloppen. Het verlies van tientallen hectaren groen door dit tracé in de vorm van het Sint-Annabos en grote delen van het Noordkasteel, en de ernstige bedreiging aan het nu reeds door het verkeer verpeste Rivierenhof om te komen tot goede aansluitingen op dit tracé, wegen lichter dan enkele duizenden vierkante meters die het Meccano-tracé nodig heeft, zogenaamd vanwege 'mitigerende maatregelen' die één en ander moeten compenseren.

5° De negatieve culturele gevolgen van dit GRUP zijn niet mis. Niet alleen is het BAM-tracé dat met dit GRUP wordt mogelijk gemaakt een mentale splijtzwam binnen de Antwerpse bevolking enerzijds en tussen stad en omgeving anderzijds, de zware verkeersdruk veroorzaakt door doorgaand verkeer dat door het BAM-tracé naar de stad wordt gelokt, splijt fysiek stadsdelen blijvend uit elkaar zoals Oud en Nieuw Borgerhout en Berchem, Luchtbal en Merksem (hoewel er enkele pogingen tot het verbinden van deze twee wijken zijn), Zuid en Kiel. De creatie van een plein bovenop de superbrede ring aan het Sportpaleis voor allerlei manifestaties, is een uiting van cynisme?

6° Het GRUP houdt onvoldoende rekening met de economische problemen die aan deze tracékeuze verbonden zijn. Hieronder (zie C) zal nog worden ingegaan op de onwetenschappelijke benadering van de MKBA die behoort tot de voorafgaande besluitvorming om tot dit GRUP te komen. Ik beperk mij hier tot een paar bedenkingen.

a) Vooreerst scheidt de financiering van de Oosterweelverbinding een bijzonder groot probleem. De beslissing van de Vlaamse Regering geeft de opdracht aan de BAM om die financiering te zoeken. Dit kan echter niet buiten de Vlaamse begroting gehouden worden volgens de Europese regelgeving ter zake. Het Rekenhof heeft al bij herhaling zijn bezorgdheid hierover geuit.

b) Juist omwille van het niet in rekening brengen van overkappingsmogelijkheden bij de keuze van het BAM-tracé heeft dit tracé een bijzonder slechte ROI (Return on Investment). Tracé's die deze

overkapping mogelijk maken (Meccano, Oosterweel-Noord, bijkomende Kennedytunnel, ... en *a fortiori* Ringland) geven een groot aantal terugverdieneffecten: lagere gezondheidskosten, mogelijkheden tot stedenbouwkundige ontwikkeling, waarde stijging eigendommen in de omgeving van de Ring.

c) Door de bewezen toegenomen verkeersstromen aan het Sportpaleis en de Bisschoppenhoflaan met zware gevolgen op Schijnpoort, dreigt de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de belendende wijken verder in het gedrang te komen met ernstig waardeverlies van de eigendommen die zich daar bevinden, onder meer door de toegenomen verkeersoverlast, tot gevolg.

7° Hoewel het verschrikkelijke viaduct aan het Sportpaleis verdwijnt en er heel wat andere kleine en grote maatregelen genomen worden om dit snelwegencomplex in te passen in het landschap en de stedelijke omgeving, scoort het BAM-tracé nog steeds matig in vergelijking met Meccano of andere tracés die een volledige overkapping mogelijk maken op esthetisch vlak. Vooral aan het Sportpaleis is dit duidelijk waar een gigantische open sleuf met aansluitingen een stadskanker zal blijven. Verkeersknopen die een bos vernielen (Sint-Annabos, bossen Noordkasteel) mogen nog zo fraai ogen op de tekentafel, in de praktijk zijn dit verschrikkelijke lidtekens in het landschap.

8° De sociale gevolgen hangen samen met de hierboven reeds aangehaalde negatieve impact op het vlak van stadsontwikkeling, de gezondheidsproblemen bij het ontbreken van een volledige overkapping, de verkeersdruk aan een aantal ongelukkig gekozen knooppunten. Mensen die ziek worden leiden inkomensverlies en meestal situeren snelwegen zich dicht bij woonwijken waar minder kapitaalkrachtige mensen wonen. Dit is bij dit plan niet anders.

Het besluit is dus dat dit GRUP onvoldoende ruimtelijke kwaliteit in zich draagt.

Om deze redenen alleen al vraag ik dit GRUP niet goed te keuren tenzij een volledige overkapping mogelijk is én het Sint-Annabos en het Noordkasteel grotendeels gespaard kunnen blijven. Dit kan m.i. enkel indien men de voorgestelde Oosterweelverbinding inricht als stedelijke stadssnelweg, met snelheidsbeperkingen en beperkingen wat betreft vrachtvervoer, en dus los van het internationaal snelwegennet. Bovendien moet men dan over het ganse traject en zonder onderbreking opteren voor relatief bescheiden geboorde tunnels (2 X 3 rijstroken). Aan het Noordkasteel zou het aantal rijstroken in de tunnels beperkt worden tot 2 X 2 om één rijstrook af te staan voor de toegang tot de haven. De tunnels moeten onder het Sint-Annabos doorlopen om pas boven te komen in het midden van de A11 en de aansluiting naar de E17. Tolpleinen zijn overbodig aangezien men kan tol heffen op basis van trajectcontrole. De vraag is of deze sterk beperkte verbinding qua kosten en baten haalbaar is en dus financieel gezien wenselijk is en of de klemtoon niet eerder moet gelegd worden op het weghouden van het doorgaand verkeer van de stad, waardoor de Meccano of Oosterweel-Noord in combinatie met de A102 weer in beeld komt. Daarom dat ik van mening ben dat dit GRUP beter in zijn geheel niet doorgaat omdat het geen prioriteit heeft ten aanzien van de dringende noodzaak tot overkappen en saneren van de ring met scheiding van doorgaand en stedelijk verkeer, wat deels al een goede verkeersoplossing is.

B. Dit GRUP overtreedt naar letter en naar geest eens te meer het Gemeentelijk Algemeen Plan van Aanleg van de Antwerpse Agglomeratie van 1957

Dit plan voorzagt in de bouw van de grote ring in de geest van de door ir. Raphaël Verwilghen en Werner Schürmann tijdens de Tweede Wereldoorlog uitgetekende plannen voor de ontsluiting van

Antwerpen en de integratie in het internationale snelwegennet.¹ Het deelde het verkeer op in drie categorieën waarvoor aparte wegen werden gecreëerd: een cirkelvormige stadsboulevard voor het lokale bestemmingsverkeer, een halfcirkelvormige kleine ring voor het verkeer van en naar de stad en een grote halve ring voor het doorgaand verkeer. Het voorliggende GRUP daarentegen bevestigt de versmelting van zowel het doorgaand als verkeer dat naar en van de stad moet op de kleine halve ring en versterkt deze situatie door die kleine halve ring op een kunstmatige manier te sluiten. De snelle opeenvolging van op- en afritten en aansluitingen op het internationale snelwegennet, maakt deze hele situatie bijzonder filegevoelig en gevaarlijk. Het Meccano-traject heeft het grote voordeel een nieuwe halve grote ring te maken, voldoende ver van de bewoning, geschikt voor doorgaand verkeer dat uit de stad wordt gehouden. In combinatie met Ringland zou aldus een zeer robuust systeem ontstaan dat én stadsontwikkeling mogelijk maakt, én gezondheidsproblemen oplost, én stedelijk en doorgaand verkeer zou scheiden. Door dit GRUP wordt dit alles onmogelijk gemaakt en wordt een groot deel van het doorgaand verkeer, ondanks eventuele gedifferentieerde tolheffing, door de stad gestuurd door open sleuven. Het vormconcept op p. 74 van de toelichtingsnota bevestigt dit en laat zelfs een vrijheid toe om de ring te gebruiken zoals men wenst. Dit staat dan weer haaks op de gedifferentieerde tolheffing die beslist is.

C. De Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) is verregaand subjectief en onwetenschappelijk

Dit rapport is een van de belangrijkste pijlers waarop de beslissing om te komen tot dit GRUP steunt. Nochtans worden de conclusies ervan meteen door het rapport zelf gerelativeerd waar het zegt op p. 15: *De vergelijking in Tabel 1 is dus in zekere mate theoretisch. Het alternatief met de grootste economische waarde (REF120) genereert geen tolinkomsten, en zou dus financieel onhaalbaar kunnen zijn. De praktische keuze is mogelijk beperkt tot de alternatieven die voldoende tolinkomsten realiseren om een financiering van de derde Scheldekruising zonder beslag op de begroting van de Vlaamse overheid toe te laten. Ook al doet de MKBA geen uitspraken over de financiering van het project, de bovenstaande conclusies leiden wel tot een pertinente aanbeveling met betrekking tot de tolstrategie. Om de mobiliteitsbaten zoveel mogelijk te bewaren, moet een tolstrategie geïmplementeerd worden die zo min mogelijk de verkeersstromen verstoort, en die dus zo min mogelijk tussen verschillende verkeersstromen discrimineert (tenzij er specifieke milieu- of verkeersveiligheidsredenen voor discriminatie zijn). De in de MKBA beschouwde exploitatievarianten met tol of gebruikersheffingen kunnen in die zin nog geoptimaliseerd worden.*

Deze conclusie zegt eigenlijk alles over dit MKBA maar ook over de wijze waarop het GRUP tot stand is gekomen: men heeft het over het bewaren van mobiliteitsbaten en de verkeersstromen worden best niet teveel verstoord. Maar de huidige verkeersstromen verstoren wel het leven van honderdduizenden inwoners in Antwerpen en pendelaars van en naar de stad. Wat is dan het nut van dit GRUP en de daarmee samenhangende verkeersinfrastructuur als men dit niet oplost? Dit GRUP is eenzijdig op het 'oplossen' van een mobiliteitsprobleem gericht en alles wat er rond hangt is mist.

Er valt ook te twijfelen aan de methodiek waarop dit MKBA is gebaseerd. Het zou gaan over de Standaardmethodiek voor de maatschappelijke kosten- batenanalyse van transportinfrastructuurprojecten die in opdracht van de Vlaamse overheid ontwikkeld werd. Wat is de waarde van deze methodiek in internationaal wetenschappelijke context? Is de Vlaamse overheid die in deze opdrachtgever is ook niet tegelijkertijd rechter en doorstaat deze MKBA dan wel de

¹ P. Lombaerde, 'Stedenbouw en verkeer', in: Antwerpen in de twintigste eeuw: van Belle Epoque tot Golden Sixties', Brasschaat, 2008, pp. 210-234, in het bijzonder, pp. 226-231.

wetenschappelijke toets? Het aantal verwijzingen naar vakliteratuur is uitermate beperkt en betreft dan vooral lokale studies over HRM en vervoerskosten. De selectie van alternatieven opgenomen in de tabel p. 21 dat werd doorgerekend met het Provinciaal Verkeersmodel Antwerpen, is evenzeer betwistbaar en vloeit voort uit het evenzeer bedenkelijke MER dat, zoals in het algemene bezwaar hierboven werd aangetoond, bewust ook een aantal varianten niet wilde opnemen. Impliceert die doorrekening met dat model impliceert trouwens niet dat de effecten in Oost-Vlaanderen niet werden meegerekend? Waarom werd voor Meccano geen variant 223 en 224 weerhouden? Idem dito Oosterweel-Noord: 323 en 324? Uit dit MKBA blijkt ook duidelijk de bevoordeling van de BAM-Oosterweelverbinding door het groot aantal tabellen specifiek over varianten 120 en 121 en het gering aantal andere vergelijkingstabellen.

Een lachertje betreft de berekening van de gevolgen van emissies. Op p. 69-70 wordt hierover gezegd: *Merk op dat de kengetallen van de emissiekosten ten opzichte van de emissievolumes uitgedrukt zijn. Ze weerspiegelen de schadelijkheid van de emissies voor een gemiddeld immissiepatroon in Vlaanderen. In het kader van de plan-milieueffectrapportage zijn de concentraties (d.w.z. immissies) van de luchtvervuilende stoffen per deelgebied gemodelleerd en beoordeeld, zodat men rekening kan houden met de werkelijke bevolkingsdichtheid van de beïnvloede zones. In de MKBA konden deze meer nauwkeurige gegevens echter niet gebruikt worden, wegens het ontbreken van kengetallen voor de waardering van immissies. Daarom is in de MKBA met de globale emissievolumes en met gemiddelde kengetallen gerekend.* Eens te meer wordt dus bewust de kans gemist om de dramatische situatie wat betreft luchtverontreiniging in Antwerpen ook te berekenen en de gevolgen van deze of gene keuze voor een traject in beeld te brengen (zie mijn hogere opmerking A 6°). Een analoge opmerking kan men maken over de geluidsproblematiek (p. 73-77). Het uit het vizier houden van een overkapping maakt dit alles nog ongeloofwaardiger.

D. Voor dit plan bestaat geen maatschappelijk draagvlak

Het BAM-tracé werd reeds afgewezen in 2009 door een volksraadpleging en de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening van Antwerpen. De interesse voor dit plan is bijzonder klein. De Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel die opdrachtgever is voor dit plan slaagt er niet in om de minste belangstelling op te wekken voor informatiemomenten over dit openbaar onderzoek. Informatiemomenten over het MER trokken meer interesse maar vooral misnoegdheid over de aanpak. Informatiemomenten georganiseerd door Ademloos, StRaten-generaal en Ringland leiden steevast tot bomvolle zalen met vaak meer dan 1000 aanwezigen. Uiteraard is er wel een breed draagvlak voor een oplossing voor het mobiliteitsprobleem in en rond Antwerpen, maar dit mag niet verward worden met een draagvlak voor dit GRUP. Er mogen dus behoorlijk wat protesten en juridische acties tegen dit GRUP worden verwacht met als gevolg nog meer uitstel en economisch verlies (zie wat dat betreft ook een aantal tabellen in de MKBA over de gevolgen van uitstel).

E. Dit plan is ingebed in een onvolledig Masterplan

Bij de beslissing van 14 februari van de Vlaamse Regering, opgenomen in het besluit tot voorlopige vaststelling van dit GRUP, wordt dit plan ingepast in het Masterplan 2020. Het wordt beschouwd als een essentieel onderdeel van dit plan (zie p. 5 van dit besluit en 7 van de toelichtingsnota). In dit plan zijn echter heel wat zaken die moeten leiden tot een modal shift niet opgenomen. Vooral inzake openbaar vervoer ontbreken enkele essentiële zaken:

1° Het uitwerken van een plan dat de doorstroming van het openbaar vervoer moet bevorderen. De

doorlooptijden van trams en bussen zijn in Antwerpen absoluut niet goed met gemiddelde snelheden op sommige lijnen van nog geen 10 km/u. Dit probleem wordt wel besproken in de toelichtingsnota p. 45.

2° Vooral sedert september 2012 met de ingebruikname van de in het masterplan voorziene tramverlengingen naar Boechout en Wijnegem verloor het openbaar vervoer, in weerwil van het Masterplan, marktaandeel door onoordeelkundige besparingen.

3° Het ontbreekt in dit Masterplan volkomen aan samenwerking met de NMBS wat kan leiden tot de uitbouw van een light rail systeem dat een modal shift kan veroorzaken.

4° De ingebruikname van de volledige metro, o.m. de verbinding Carnotstraat-Schijnpoort, is niet voorzien. Nochtans zouden extra ondergrondse tramlijnen de knoop Schijnpoort kunnen ontlasten en nog mee bezoekers van het Sportpaleis en de Lotto-Arena ertoe kunnen aanzetten om het openbaar vervoer te gebruiken en de al zwaar geteisterde omliggende wijken te ontzien (zie p. 77 toelichtingsnota).

Dit alles om aan te geven dat het Masterplan 2020 zeker geen argument kan zijn om dit GRUP te kaderen en zeker ook niet te linken valt aan het project Brabo2 zoals in de toelichtingsnota op p. 24 gebeurt.

F. Dit plan botst met het Ruimtelijk Structuurplan van de Provincie Antwerpen

Het RSPA, zoals opgenomen in de toelichtingsnota p. 25 heeft in het bindend gedeelte (6.1.1.1) staan: *het werken aan projecten die de stedelijke vernieuwing in de ruime betekenis stimuleren en de leefbaarheid van het gebied waarborgen*. Ondanks de eerder vermelde afbraak van het viaduct van het Sportpaleis speelt dit plan onvoldoende in op stadsvernieuwing door het slechts in beperkte manier mogelijk maken van een overkapping van de ring. De huidige negatieve situatie wordt hierdoor voor de komende generaties bestendig. En het botst ook met de bepalingen (6.1.1.2) op p. 26: *De samenhang tussen de verschillende woonomgevingen wordt verzekerd door grootstedelijke elementen als een grootstedelijke groenstructuur en grootstedelijke assen. De groenstructuur bestaat uit groene vingers, geworteld in de Antwerpse gordel en doorlopend in een natuurlijk netwerkverweven tussen de woonomgevingen. De grootstedelijke assen zijn dragers van voorzieningen, van hoogdynamische activiteiten en van openbaar vervoer*. Tussen de verschillende stadsdelen blijft een lidteken bestaan dat door dit GRUP bestendig wordt (zie ook hoger).

G. De milderende maatregelen zijn onvoldoende

In de toelichtingsnota worden vanaf p. 55 de milderende maatregelen opgesomd om de milieuimpact te verminderen. Bij zulke brede autostrades zijn overkragingen slechts beperkt productief om hinder te beperken. Voorstel: overal waar dit mogelijk is overkragingen vervangen door overkappingen. Tussen natuurgebieden creëert men aldus verbindingen (ecoducten) en tussen woongebieden bruggen.

Ook stel ik voor niet te werken met afgezonken tunnels of cut en cover-techniek maar radicaal en overal te kiezen voor geboorde tunnels om werfhinder te beperken.

H. Het afsluiten van de Charles de Costerlaan is contraproductief

Op p. 69 van de toelichtingsnota worden de milderende maatregelen opgesomd ten gevolge van de verkeersoverlast door het afsluiten van de Charles de Costerlaan. Ik stel voor deze niet af te sluiten,

een ecoduct te voorzien door een stuk van deze laan te overkappen tussen Middenvijver en Sint-Annabos, en deze aangesloten te houden als afrit. Voor delen van Antwerpen-Noord is deze verbinding een vlotte toegang tot de wegen richting kust en Gent die de ring zelf ontlast.

Het is evident dat de suggesties sub G en H enkel van toepassing zijn indien men er toch voor zou opteren dit GRUP goed te keuren en uit te voeren, wat ik ten zeerste zou betreuren.

Borgerhout, 15 juli 2014

Ivan Derycke