

## Plan-MER bevestigt conclusie Ringland: BAM-tracé werkt niet

Vorige week lekte in de pers het 'Mobiliteitsluik van het Plan-MER A102/R11bis' uit. De burgerbeweging Ringland reageert op de (te) voorbarige conclusies ten aanzien van haar voorstel. Niet Ringland komt in het gedrang, wel de Oosterweelverbinding via het BAM-tracé.

### Plan-MER: waar gaat dit allemaal over?

- Het onafhankelijke studiebureau TML bestudeert in het milieu-effectenrapport (MER) de effecten van de aanleg van de A102 (Wommelgem-Ekeren) en/of de R11bis (Wommelgem-Wilrijk) op de Antwerpse mobiliteit. Daarnaast worden voor deze twee nieuwe verbindingswegen een hele reeks varianten en alternatieven bekeken.

- De onderzoekers kregen daarbij van de overheid de opdracht te werken **binnen het keurslijf van het beslist beleid**, namelijk de aanleg van de Oosterweelverbinding op het BAM-tracé.

- Dat onderzoek leverde een **voorlopig rapport** op van **meer dan 300 pagina's**. Op een **totaal van 36 onderzochte varianten** zijn voor Ringland 2 scenario's doorgerekend. Dit kleine onderdeel van het rapport kreeg in de pers wel alle aandacht.

- TML communiceerde zelf dat het **rapport nog niet klaar** is. Ringland had overigens gevraagd om zijn bedenkingen bij het voorlopige rapport mee te nemen. Maar er is niet gewacht op de nota van Ringland om het plan-MER toch al te verspreiden.

### Wat leest Ringland in het plan-MER?

- De Vlaamse regering heeft een huizenhoog probleem: het 'beslist beleid' blijkt weinig efficiënt. De Oosterweelverbinding via het **BAM-tracé biedt op zich géén oplossing voor de verkeersproblemen in en rond Antwerpen**: ook in 2020 blijven de files even lang door te weinig capaciteit op de Ring en een blijvend hoge verkeersdruk. Die problemen worden **niet verholpen** door de combinatie van de Oosterweelverbinding met de A102, de R11bis of enige andere variant.

- De stad Antwerpen heeft een huizenhoog probleem. Het Masterplan Antwerpen streeft ernaar om tegen 2020 een '**modal split**' van 50 procent autoverkeer en 50 procent alternatieve vervoersmiddelen (openbaar vervoer, fiets of te voet) te realiseren. Het plan-MER toont echter aan dat het referentiescenario (dus mét de Oosterweelverbinding via het BAM-tracé) **de doelstelling van het Masterplan 2020 absoluut niet haalt**. Het autoverkeer stijgt met 20 procent in de stadsregio (het vrachtverkeer op de Ring zelfs met meer dan 60 procent) en de modal split komt uit op een verhouding van 70 procent autoverkeer en 30 procent alternatief verkeer. Zonder stevig aangepast mobiliteitsbeleid wacht ons een blijvend verkeersinfarct en ziet de toekomst er voor de Antwerpenaars allesbehalve mobiel

en gezond uit. En dat terwijl andere steden in Europa (Kopenhagen, Freiburg, Zürich,...) erin slagen een omgekeerde verhouding 30/70 te realiseren.

- De havengemeenschap heeft een huizenhoog probleem. Het **Haventracé (de derde Scheldekrusing in het verlengde van de A102) is in dit MER niet onderzocht als alternatief voor het BAM-tracé**, net zomin als de combinatie met het volledige concept van Ringland. In tegenstelling tot het BAM-tracé houdt het Haventracé het doorgaand en zwaar (haven)verkeer weg van de stad en vooral van de Ring zelf (lees ook het [memorandum](#) van Ringland van afgelopen voorjaar).

**Conclusie:** vasthouden aan het beslist beleid met de Oosterweelverbinding leidt niet tot de beste oplossing, noch voor de verkeersproblemen in Antwerpen, noch voor de leefbaarheid van de stad.

## Ringland houdt stand

- De uitgangspunten van Ringland blijven in het plan-MER onverkort overeind:

1. een volledige overkapping geeft ongeziene kansen voor de leefbaarheid en de stadsontwikkeling
2. het verkeerssysteem van de Ring heeft nood aan een grondige reorganisatie
3. de barrièrewerking van de Singel dient doorbroken
4. de verkeersdruk moet omlaag (door stadsbonus of rekeningrijden)

- Het MER benadrukt zelf het belang van de **reorganisatie van de Antwerpse Ring** en **beoordeelt die als zeer positief voor Ringland**. De scheiding van het lokale en het doorgaande verkeer leidt immers tot meer capaciteit en vlotter verkeer, meer veiligheid door minder weefbewegingen en een robuust systeem (met uitwijkmogelijkheden bij calamiteiten). Ook de **overkappingsintendant** heeft in zijn reactie vorige week benadrukt dat de scheiding van het verkeer noodzakelijk is.

- Daar komt bij dat alléén de reorganisatie van het verkeer in **aparte tunnels een snelle en volledige overkapping mogelijk maakt**. Ook Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts heeft vorige week bevestigd dat hij voor die volledige overkapping blijft gaan.

## Voorbarige conclusies weerlegd

- Volgens het MER vervallen al die Ringland-voordelen echter omdat in het scenario Oosterweel + Ringland een grote **overbelasting** verwacht wordt van de hoofdknooppunten (110 tot 156%). Het MER rekent helaas slechts een sterk verwaterde vorm van het Ringland-concept door. Allereerst wordt het **Haventracé niet in de beschouwing meegenomen**. Er wordt evenmin rekening mee gehouden dat Ringland de Nieuwe Singel boven op de Ring legt, wat de **model-doorrekening onvolledig** maakt. Ook aanvullende maatregelen zoals rekeningrijden/stadsbonus worden niet bekeken. Sommige conclusies, gebaseerd op gefragmenteerde gegevens, zijn daarom voorbarig.

De kritiek dat de Ringland-knooppunten de verkeersstromen niet aankunnen, is ook makkelijk te weerleggen. Voor het **knooppunt Oost** gaat het statische verkeersmodel in het MER uit van 5.000 pae (personenauto-equivalent). Het gezaghebbende Nederlandse CROW-instituut geeft echter aan dat de door Ringland voorgestelde **rotorrotonde minstens 8.500 pae aankan**. Niet Ringland loopt dus vast, maar wel het verkeersmodel.

- **Ringland voorziet in een veel betere spreiding van de verkeersstromen** over meer open afritten, waardoor de belasting op de knooppunten de facto lager zal uitvallen dan bij de andere ingediende voorstellen. Bij die scenario's blokkeert immers het onderliggende wegennet volledig (de stad kan onmogelijk 20% meer auto's slikken), maar daar wordt in dit MER ten onrechte aan voorbijgegaan.

- Wat de conclusies over **filevorming aan de Kennedytunnel** betreft, gaat het MER opnieuw uit van de combinatie van Ringland met het BAM-tracé en **niet met de A102 en het Haventracé**. Er wordt evenmin rekening gehouden met het sturende effect van het rekeningrijden, dat het Schelde-kruisende verkeer doseert over de verschillende tunnels.

## Ringland blijft in gesprek

- Ringland legt aan de bevoegde stuurgroep een **nota van 60 pagina's** voor in reactie op het plan-MER. Ringland betreurt dat zijn bedenkingen niet eerder zijn opgenomen in het voorlopige rapport en hoopt dat dat alsnog gebeurt.

- Indien het MER nieuwe vragen oproept, zal Ringland die zeker ter harte nemen. Zowel de Ringland Academie als de workshops van de overkappingsintendant kunnen daarvoor de nodige expertise leveren. Die samenwerking gaat onverminderd door.

- Meer dan ooit vraagt Ringland dat de **combinatie Ringland + ondertunnelde A102 + Haventracé** eindelijk ten gronde wordt onderzocht als alternatief voor het BAM-tracé.

- Ondertussen blijft Ringland de Antwerpenaars overtuigd mobiliseren om te kiezen voor die combinatie. Indien de overheid vasthoudt aan het BAM-tracé, waarvan in het plan-MER duidelijk is aangetoond dat het de problemen niet ten gronde aanpakt, overwegen de drie burgerorganisaties een **volksraadpleging** aan te vragen. De heisa na het perslek heeft die campagne de wind alvast niet uit de zeilen gehaald. De teller stond begin deze week op **32.004 handtekeningen**. Ringland is meer dan ooit **springlevend**.