

Hebben we Oosterweel nodig? Het rapport van het Milieueffectenrapport

Feb 9, 2020 · 14 min read

0het%20Milieueffectenrapport&url=%2fpost%2f20200208_oosterweel_mer%2f)

1er%2f)

e%20Oosterweel%20nodig%3f%20Het%20rapport%20van%20het%20Milieueffectenrapport)

weel%20nodig%3f%20Het%20rapport%20van%20het%20Milieueffectenrapport)

1%20het%20Milieueffectenrapport&body=%2fpost%2f20200208_oosterweel_mer%2f)

In het voorjaar 2019 schreef ik een kritische blog (https://www.woutervandooren.eu/post/20190226_oosterweel_later/) over Oosterweel en het toekomstverbond. Ik vreesde dat Antwerpen na 25 jaar plannen en na 15 jaar participatie toch nog zou eindigen met grote snelweg dicht bij stad. Ik vreesde dat de leefbaarheidsmaatregelen van de intendant doekjes voor het bloeden zouden zijn. Ik stelde vooral veel vragen. Ook die ene grote vraag: hebben we de Oosterweelverbinding wel nodig?

Het Milieueffectenrapport (MER) geeft nu een antwoord. En volgens mij is het antwoord negatief. Nee, we hebben de Oosterweel niet nodig. Tenminste niet als we het menen met de modal shift naar een meer duurzame mobiliteit.

Het MER is een héél dik rapport van duizenden pagina's waarin een dertigtal scenario's worden doorgerekend op het vlak van mobiliteit, leefbaarheid, en luchtkwaliteit. Ik richt me op twee scenario's uit het MER onderzoek. Om het wat

herkenbaar te houden, noem ik ze het **waarschijnlijke scenario** en het **scenario van het bierkaartje**. Deze twee scenario's geven best weer wat Oosterweel is, en wat het zou kunnen zijn. Er zijn nog heel veel andere scenario's, maar als ik die allemaal bespreek is het niet meer 'beblogbaar'. Het is nu al een stevige klui.

Het waarschijnlijke scenario (OW 1-0-1 in het MER rapport)

Dit is het scenario als de Oosterweel-trein doordendert. De Oosterweelverbinding tussen linker- en rechteroever wordt gebouwd met kleine of geperforeerde overkappingen. Personenwagens rijden gratis door de Kennedytunnel, betalen 2,5 euro per passage in de nieuwe Oosterweeltunnel en 5 euro per passage in de Liefkenshoektunnel. Vrachtwagens daarentegen rijden gratis door de Liefkenshoektunnel, maar betalen aan de Oosterweel (9,5 of 10,5 euro) en de Kennedytunnel (19 of 23 euro). De A102 en het radicaal haventracé worden niet gebouwd.

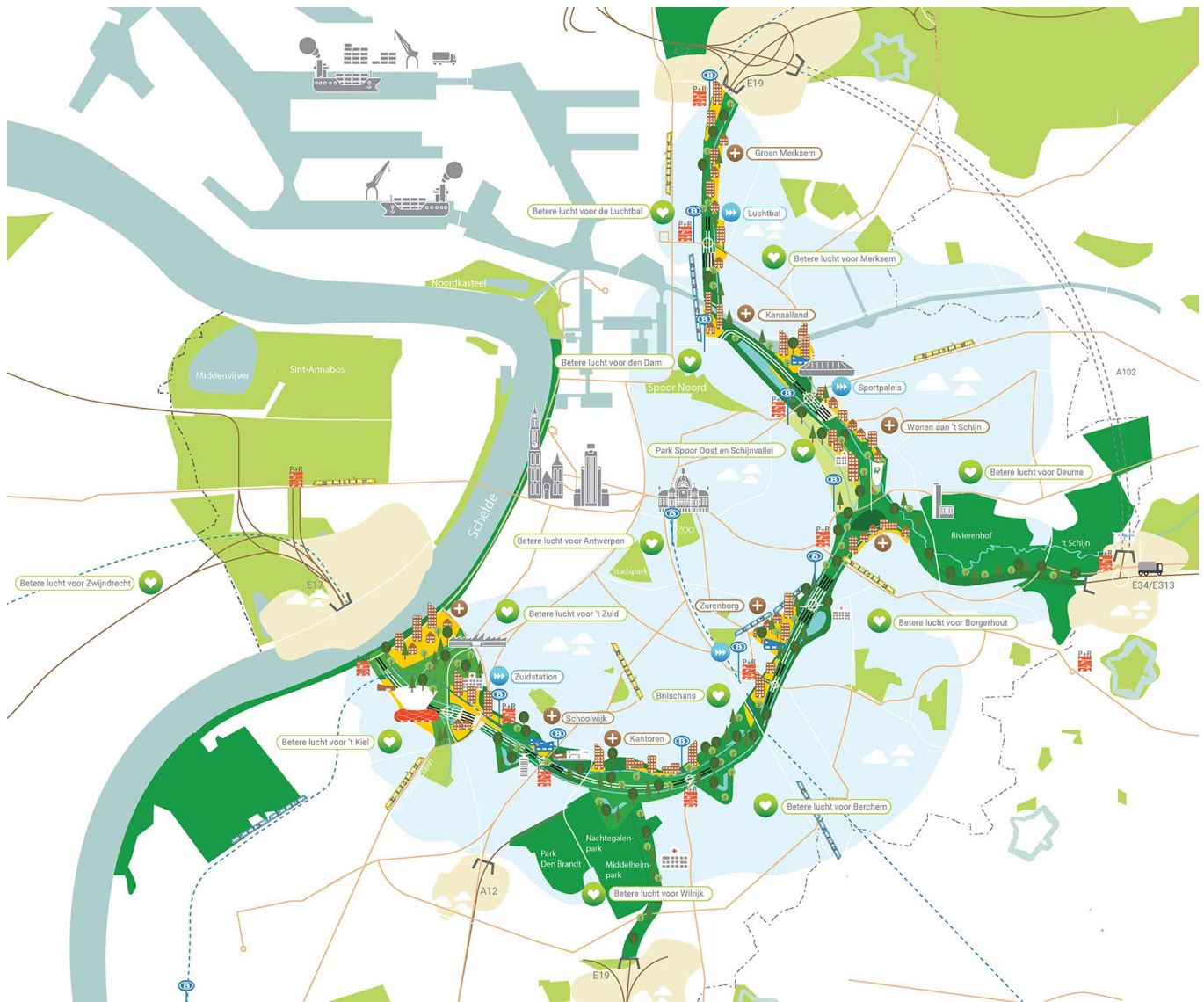
Dit scenario lijkt me het meest waarschijnlijk om drie redenen.

- Waarom een kleine en geen grote overkapping? Ik denk niet dat de Vlaamse overheid bovenop de 1,5 miljard euro aan 'leefbaarheidsprojecten' nog eens verschillende miljarden vrijmaakt om de grote overkappingen te realiseren die in de andere scenario's zitten. Dat is denk ik het politieke compromis. Antwerpen moet accepteren dat het verkeer dicht bij de stad vastgekleit wordt, maar krijgt anderhalf miljard euro om de pil te verzachten.
- Waarom het tolsceario met een gratis Kennedytunnel voor personenwagens? Een gratis Kennedytunnel voor personenwagens is een belofte van de Vlaamse regering en de stad Antwerpen. Op de ringdagen in de handelsbeurs stond het nog op een grote pancarte. Het bedrijfsleven zal dan op zijn beurt ook een gratis Scheldekruising in de haven vragen.
- Waarom worden de A102 en haventracé niet gebouwd? We hebben die extra capaciteit eigenlijk in geen enkel scenario nodig. Hier kom ik nog op terug.

Het bierkaartje van Ringland (OW 0.5.5_ams)

Dit is het tweede scenario. De overlevering wil dat de eerste schetsen van Ringland op een bierkaartje stonden, opgetekend door Peter Vermeulen op een terrasje in Turkije. In dit voorstel was er geen sprake van een Oosterweelverbinding. Het idee toen was om eerst de A102 van Merksem naar het rond punt van Wommelgem aan te leggen als een bypass rond de stad. Op de ring zelf moest het doorgaand verkeer

gescheiden worden van het stedelijk verkeer. De vraag naar automobiliteit zou getemperd worden met een 'stadstol' van 2 euro. De inkomsten van de tol zouden dienen om mee de overkapping te betalen. Deze figuur uit de beginperiode van Ringland geeft een beeld.



Het scenario OW 0.0.5_ams uit het MER rapport geeft het scenario van het bierkaartje best weer. De Oosterweelverbinding wordt niet gebouwd. De A102 en het radicaal haventracé zitten er wel in, samen met de overkapte ring. Net zoals Ringland voorstelt, werkt men in dit scenario met tolsturing in alle tunnels. “_ams” staat voor ambitieuze modal shift. Men gaat uit van een modal split $^{50}/_{50}$ in de Antwerpse stadsregio in 2030.

In beleidskringen is ‘ambitieuze’ wel eens een codewoord voor ‘vergeet het! Lukt nooit’. Met het toenemend succes van de fiets in de stedelijke mobiliteit is deze *shift* misschien wel minder ambitieus dan het lijkt. De afstand van de rand van de

stadsregio naar het centrum van de stad is nooit meer dan ongeveer 15km. Zeker met elektrische fietsen zijn dit soort afstanden heel goed te overbruggen. Gecombineerd met een nieuw elan voor het openbaar vervoer, misschien wel naar Brussels voorbeeld (https://www.standaard.be/cnt/dmf20200115_04806529), is die ⁵⁰/₅₀ best haalbaar.

Het rapport van het MER rapport

Hier komen de cijfers! Tabel 7.70 – inderdaad, dit is al de 70ste tabel uit deelrapport 7 – geeft de voorspelde verkeersintensiteit op de wegvakken van de ring. De cijfers geven het personen-auto-equivalent (pae) per uur. Een vrachtwagen telt voor 1,5 auto bijvoorbeeld. De cijfers in deze tabel gaan over de avondspits. Ook de ochtendspits zit in het rapport. Nog goed om te weten: één rijstrook heeft een capaciteit van 2100 pae/uur. Als de capaciteit voor 80% gebruikt wordt, worden de mobiliteitsplanners ongerust (oranje). Vanaf 100% zit het vol, staan er files en gaan we naar rood. Tabel (7.74) geeft de capaciteitsoverschrijding weer.

Tabel 7.70: Intensiteiten hoofdwegennet - basisalternatief en exploitatievarianten - ASP

Wegvak	Richting	OW 0-0-1 (ref)	OW 1-0-0	OW 1-0-1	OW 1-0-2	OW 1-0-3	OW 1-0-4
Liefkenshoek tunnel	z-n	3.210	2.040	1.960	1.660	3.340	2.530
	n-z	3.750	1.980	1.760	1.540	3.150	2.310
Waaslandtunnel*	w-o	1.100	330	570	490	980	650
	o-w	1.790	1.470	1.570	1.530	1.630	1.540
Kennedytunnel	w-o	6.550	5.070	5.330	5.140	1.800	2.750
	o-w	7.420	6.430	6.590	6.520	3.630	4.810
Oosterweeltunnel	w-o		5.720	3.420	4.210	4.150	4.710
	o-w		6.090	3.970	4.650	4.460	4.870
Noordelijke Kanaaltunnel	w-o		2.100	1.720	1.870	1.230	1.420
	o-w		1.600	1.450	1.570	900	1.230
Zuidelijke Kanaaltunnel	w-o		3.320	2.300	2.710	3.790	3.870
	o-w		3.180	2.170	2.430	3.590	3.240
R1 - viaduct Merksem / OKA	Richting 1	7.730	7.530	8.050	7.920	7.920	7.670
	Richting 2	8.010	6.920	7.370	7.270	7.280	7.370
A12 aan Antw-Noord	Naar Antw	5.350	4.600	4.930	4.830	4.980	4.820
	Van Antw	3.740	3.630	3.710	3.660	3.660	3.630
E19 aan Kleine Bareel	Naar Antw	2.760	2.880	2.960	2.900	2.970	2.860
	Van Antw	4.930	4.970	4.930	4.950	4.940	4.940
E34 aan Antw-Oost	Naar Antw	6.280	6.560	6.480	6.490	6.620	6.570
	Van Antw	6.570	8.410	8.400	8.380	8.340	8.330
E313 aan Wommelgem	Naar Antw	5.820	5.960	5.830	5.860	5.930	5.920
	Van Antw	7.270	7.830	7.790	7.810	7.770	7.750
E19 aan R11	Naar Antw	5.590	6.270	6.230	6.280	5.880	6.150
	Van Antw	7.690	7.720	7.720	7.720	7.390	7.500
A12 aan Antw-Zuid	Naar Antw	3.810	4.010	3.900	3.930	3.750	3.850
	Van Antw	4.070	4.070	4.060	4.060	4.010	4.030
E17 te Kruibeke	Naar Antw	3.410	4.100	4.060	4.100	3.190	3.470
	Van Antw	5.100	6.360	6.250	6.330	5.370	5.870
E34 te Zwijndrecht	Naar Antw	3.450	4.520	3.760	4.110	2.900	3.670
	Van Antw	2.770	4.390	3.730	4.070	2.940	3.720
R1 - Vak Merksem - Antw-Noord	Richting 1	6.900	7.810	8.240	8.170	7.700	7.720
	Richting 2	7.080	8.300	8.340	8.410	7.830	8.070
R1 - Vak Antw-Oost - Schijnpoot	Richting 1	8.090	7.650	7.760	7.750	8.210	8.120
	Aansl. E313	1.450	3.780	3.600	3.690	3.930	3.910
	Richting 2	7.100	5.710	6.020	5.900	6.340	6.190
	Afrit Schijnp.	Zit mee in cijfers richting 2	1.120	1.020	1.070	1.150	1.110
	Aansl. E313	2.370	3.420	2.800	2.960	3.450	3.410
R1 - Vak Berchem - Borgerhout	Richting 1	10.660	9.420	10.170	10.040	9.690	9.650
	Richting 2	11.020	10.590	10.980	10.850	10.710	10.630
R1 - Vak Antw-Centrum - Antw-Zuid	Richting 1	4.750	3.010	3.710	3.590	2.110	2.580
	Richting 2	6.420	4.380	5.280	4.940	2.590	3.170

*De Waaslandtunnel is geen onderdeel van het hoofdwegennet. Cijfers zijn pro forma toegevoegd om beter inzicht te geven in verschuivingen van Scheldekruisend verkeer.

Tabel 7.74: Verzadiging hoofdwegennet - basisalternatief en exploitatievarianten - ASP

Wegvak	Richting	OW 0-0-1 (ref)	OW 1-0-0	OW 1-0-1	OW 1-0-2	OW 1-0-3	OW 1-0-4
Liefkenshoektunnel	z-n	76%	48%	46%	39%	79%	60%
	n-z	89%	47%	41%	36%	74%	55%
Waaslandtunnel*	w-o	73%	21%	38%	32%	65%	43%
	o-w	119%	97%	104%	101%	108%	102%
Kennedytunnel	w-o	103%	80%	84%	81%	28%	43%
	o-w	117%	102%	104%	103%	57%	76%
Oosterweeltunnel	w-o		90%	54%	66%	65%	74%
	o-w		96%	62%	73%	70%	77%
Noordelijke Kanaaltunnel	w-o		49%	40%	44%	29%	33%
	o-w		37%	34%	37%	21%	29%
Zuidelijke Kanaaltunnel	w-o		79%	54%	64%	90%	92%
	o-w		75%	51%	57%	85%	77%
R1 - viaduct Merksem / OKA	Richting 1	92%	71%	76%	75%	75%	73%
	Richting 2	95%	65%	70%	69%	69%	70%
A12 aan Antw-Noord	Naar Antw	84%	73%	78%	76%	79%	76%
	Van Antw	44%	43%	44%	43%	43%	43%
E19 aan Kleine Bareel**	Naar Antw	65%	68%	70%	69%	70%	68%
	Van Antw	78%	78%	78%	78%	78%	78%
E34 aan Antw-Oost	Naar Antw	74%	78%	77%	77%	78%	78%
	Van Antw	78%	100%	100%	99%	99%	99%
E313 aan Wommelgem	Naar Antw	69%	70%	69%	69%	70%	70%
	Van Antw	86%	93%	92%	92%	92%	92%
E19 aan R11	Naar Antw	66%	74%	74%	74%	69%	73%
	Van Antw	91%	91%	91%	91%	87%	89%
A12 aan Antw-Zuid	Naar Antw	60%	63%	61%	62%	59%	61%
	Van Antw	64%	64%	64%	64%	63%	64%
E17 te Kruibeke	Naar Antw	40%	48%	48%	48%	37%	41%
	Van Antw	60%	75%	74%	75%	63%	69%
E34 te Zwijndrecht	Naar Antw	41%	53%	44%	48%	34%	43%
	Van Antw	33%	52%	44%	48%	35%	44%
R1 - Vak Merksem - Antw-Noord	Richting 1	82%	74%	78%	77%	73%	73%
	Richting 2	84%	79%	79%	80%	74%	76%
R1 - Vak Antw-Oost - Schijnpoot	Richting 1	96%	91%	92%	92%	97%	96%
	Aansl. E313	38%	99%	94%	97%	103%	102%
	Richting 2	84%	67%	71%	70%	75%	73%
	Afrit Schijnp.	Zit mee in cijfers richting 2	58%	53%	56%	60%	58%
	Aansl. E313	62%	90%	73%	77%	90%	89%
R1 - Vak Berchem - Borgerhout	Richting 1	101%	89%	96%	95%	92%	91%
	Richting 2	104%	100%	104%	103%	101%	101%
R1 - Vak Antw-Centrum - Antw-Zuid	Richting 1	56%	35%	44%	42%	25%	30%
	Richting 2	61%	41%	50%	47%	24%	30%

*De Waaslandtunnel is geen onderdeel van het hoofdwegennet. Cijfers zijn pro forma toegevoegd om beter inzicht te geven in verschuivingen van Scheldekrusend verkeer.

**De E19 aan Kleine Bareel heeft richting Nederland in alle scenario's een spitsstrook die enkel in de avondspits wordt opengesteld. Om deze reden wordt voor dit segment in de ochtendspits met 2 en in de avondspits met 2+1 rijstroken gerekend.

OW 1-0-1 is het meest waarschijnlijke scenario. De Kennedytunnel heeft met 3 rijstroken een capaciteit van 6300 pae/uur en blijft dus overbelast. In vergelijking met het referentiescenario OW 0.0.1 is het wel wat beter. De capaciteit van de Oosterweeltunnel is ook 6300 pae/uur. Deze capaciteit wordt bijlange na niet benut. De tunnel is half leeg. Ook de Liefkenshoektunnel zit nu op de helft van haar capaciteit. Het verkeer uit de Liefkenshoektunnel wordt naar de stad

getrokken (zeker in avondspits). Voor de pendelaars uit de Kempen is er ook niet veel soelaas. Op de E34 en de E313 gaat de situatie zelfs beduidend achteruit in vergelijking met het referentiescenario.

Zelfs zonder ambitieuze modal shift is de Oosterweel te groot. Er zijn rijstroken genoeg. Voor burgers of burgerbewegingen die hopen dat er na de Oosterweel nog extra capaciteit gebouwd zal worden om het verkeer terug uit de stad te trekken, is dit een reality check. Los van (het gebrek aan) financiering, zal ook de kosten-baten analyse voor het radicaal haventracé of de A102 immers overtuigend aantonen dat we niet nog rijstroken nodig hebben.

Een andere conclusie is dat de tolvrije Kennedytunnel veel verkeer naar de zuidelijke ring zuigt. Scenario's met tol voor personenwagens aan de Kennedytunnel spreiden het verkeer beter. OW 1-0-3 is een scenario's met een tol voor personenwagens van 5 euro per passage aan de Kennedytunnel, 2,5 euro aan de Oosterweeltunnel en een gratis passage in de Liefkenshoektunnel. Bij OW 1-0-4 is dat 3 euro aan Kennedy, 1,5 euro aan Oosterweel en ook een gratis passage aan Liefkenshoek. OW 1-0-3 trekt de Kennedytunnel leeg. In OW 1-0-4 blijft de Liefkenshoektunnel onderbenut.

Misschien is het tijd dat beleidsmakers hun kaarten op tafel leggen over de tol. Wie vertelt de pendelaar uit het Waasland dat hij of zij elke dag 5 tot 10 euro mag neertellen? Of de trein nemen?

Wat als we in plaats van de Oosterweel de A102 bouwen en de modal shift van 50 - 50 halen zoals afgesproken in het toekomstverbond? Dit is het bierkaartje van Ringland (OW 0-5-5_ams in de tabel 7.152 en tabel 7.156). Dit scenario scoort beter wat betreft mobiliteit. De druk op de Kennedytunnel vermindert en de Liefkenshoektunnel blijft goed gebruikt. Ook de snelwegen naar de Kempen worden ontlast. De miljarden euro die niet in de Oosterweel geïnvesteerd moeten worden, kunnen dienen om in de modal shift te investeren. Beter openbaar vervoer en betere fietspaden dus. In tegenstelling tot de Oosterweeltunnel in het waarschijnlijke scenario wordt de A102 in het scenario van het bierkaartje wel goed gebruikt. Het lijkt dan ook logisch om eerst de A102 te bouwen en dan te bekijken of er nog een dure, complexe stadssnelweg bij moet. En niet andersom.

Tabel 7.152: Intensiteiten hoofdwegennet - Doorkijkscenario's TKV - ASP

Wegvak	Richting	OW 0-0-1 (ref)	OW 0-5-5 _ams	OW 1-5-5 _ams	OW 2-5-5 _ams	OW 2-5-5 _zkt_ams	OW 2-5-5 _zok_ams	OW 2-5-5 _skt_ams
Liefkenshoektunnel	z-n	3.210	3.450	2.930	2.940	3.150	3.000	2.910
	n-z	3.750	3.660	2.450	2.490	2.700	2.690	2.440
Waaslandtunnel*	w-o	1.100	690	460	460	490	460	430
	o-w	1.790	1.530	810	810	850	1.100	930
Kennedytunnel	w-o	6.550	5.860	4.820	4.940	5.130	4.720	4.850
	o-w	7.420	6.450	5.930	5.980	6.000	5.980	5.930
Oosterweeltunnel	w-o			2.360	2.260	1.720	2.090	2.370
	o-w			3.410	3.320	2.930	2.490	3.280
Noordelijke Kanaaltunnel	w-o			1.310	1.310		1.240	1.440
	o-w			1.240	1.230		1.490	1.620
Zuidelijke Kanaaltunnel	w-o			1.260	1.150	1.560	850	1.120
	o-w			910	830	1.250	1.000	890
R1 - viaduct Merksem / OKA	Richting 1	7.730	5.920	4.980	4.920	5.180	5.320	4.660
	Richting 2	8.010	5.280	4.440	4.420	4.940	4.620	4.420
A102 ten noorden van N120	n-z		2.970	2.910	2.960	2.870	3.000	2.970
	z-n		1.920	1.650	1.660	1.680	1.680	1.650
A102 ten zuiden van N120	n-z		2.610	2.540	2.570	2.590	2.610	2.560
	z-n		2.110	1.880	1.910	1.910	1.900	1.870
A12 aan Antw-Noord	Naar Antw	5.350	6.260	5.910	5.920	5.930	6.340	6.010
	Van Antw	3.740	4.370	3.660	3.690	3.700	4.020	3.660
E19 aan Kleine Bareel	Naar Antw	2.760	2.420	2.490	2.500	2.430	2.500	2.490
	Van Antw	4.930	3.600	3.650	3.660	3.610	3.630	3.660
E34 aan Antw-Oost	Naar Antw	6.280	4.440	4.590	4.570	4.640	4.590	4.570
	Van Antw	6.570	6.830	6.930	6.870	6.850	6.820	6.790
E313 aan Wommelgem	Naar Antw	5.820	5.240	5.250	5.250	5.280	5.260	5.250
	Van Antw	7.270	7.550	7.550	7.570	7.570	7.560	7.540
E19 aan R11	Naar Antw	5.590	5.180	5.320	5.370	5.370	5.370	5.320
	Van Antw	7.690	6.150	6.100	6.140	6.140	6.150	6.090
A12 aan Antw-Zuid	Naar Antw	3.810	3.750	3.790	3.790	3.790	3.790	3.790
	Van Antw	4.070	3.750	3.740	3.800	3.800	3.790	3.740
E17 te Kruibeke	Naar Antw	3.410	3.050	3.090	3.180	3.150	3.160	3.090
	Van Antw	5.100	4.310	4.850	4.840	4.780	4.760	4.840
E34 te Zwijndrecht	Naar Antw	3.450	2.940	3.170	3.100	2.910	3.130	3.210
	Van Antw	2.770	2.320	3.150	3.100	2.940	2.930	3.130
R1 - Vak Merksem - Antw-Noord	Richting 1	6.900	4.800	5.360	5.300	4.630	5.640	5.350
	Richting 2	7.080	4.740	5.150	5.140	4.440	5.300	5.070
R1 - Vak Antw-Oost - Schijnpoot	Richting 1	8.090	DRW: 4.160 SRW: 3.000	DRW: 3.500 SRW: 3.630	DRW: 3.570 SRW: 3.360	DRW: 3.670 SRW: 3.330	DRW: 3.680 SRW: 3.350	DRW: 3.460 SRW: 3.370
		1.450						
	Richting 2	7.100	DRW: 5.120 SRW: 1.160	DRW: 4.890 SRW: 1.170	DRW: 4.820 SRW: 1.160	DRW: 5.300 SRW: 1.130	DRW: 4.960 SRW: 1.190	DRW: 4.880 SRW: 1.140
		2.370						
R1 - Vak Berchem - Borgerhout	Richting 1	10.660	DRW: 4.840 SRW: 4.800	DRW: 3.800 SRW: 4.540	DRW: 3.830 SRW: 4.570	DRW: 3.970 SRW: 4.540	DRW: 3.900 SRW: 4.660	DRW: 3.700 SRW: 4.570
			DRW: 5.460 SRW: 5.530	DRW: 4.180 SRW: 5.330	DRW: 4.290 SRW: 5.370	DRW: 4.590 SRW: 5.390	DRW: 4.300 SRW: 5.460	DRW: 4.220 SRW: 5.310
	Richting 2	11.020						
R1 - Vak Antw- Centrum - Antw-Zuid	Richting 1	4.750	5.130	4.180	4.250	4.360	4.280	4.130
	Richting 2	6.420	6.020	4.620	4.730	5.010	4.730	4.650

*De Waaslandtunnel is geen onderdeel van het hoofdwegennet. Cijfers zijn pro forma toegevoegd om beter inzicht te geven in verschuivingen van Scheldekrusend verkeer.

Tabel 7.156: Verzadiging hoofdwegennet - Doorkijkscenario's TKV - ASP

Wegvak	Richting	OW 0-0-1 (ref)	OW 0-5-5 ams	OW 1-5-5 ams	OW 2-5-5 ams	OW 2-5-5 zkt_ams	OW 2-5-5 zok_ams	OW 2-5-5 skt_ams
Liefkenshoeektunnel	z-n	76%	81%	69%	69%	74%	71%	69%
	n-z	89%	87%	57%	59%	63%	63%	57%
Waaslandtunnel*	w-o	73%	45%	30%	30%	32%	30%	28%
	o-w	119%	101%	54%	54%	56%	73%	61%
Kennedytunnel	w-o	103%	92%	76%	78%	81%	74%	76%
	o-w	117%	102%	94%	94%	95%	94%	94%
Oosterweeltunnel	w-o			37%	53%	41%	49%	37%
	o-w			54%	78%	69%	59%	52%
Noordelijke Kanaaltunnel	w-o			31%	62%		59%	68%
	o-w			29%	58%		70%	77%
Zuidelijke Kanaaltunnel	w-o			30%	54%	74%	40%	26%
	o-w			21%	39%	59%	47%	21%
R1 - viaduct Merksem / OKA	Richting 1	92%	70%	47%	46%	49%	50%	44%
	Richting 2	95%	62%	42%	42%	47%	44%	42%
A102 ten noorden van N120	n-z		70%	69%	70%	68%	71%	70%
	z-n		45%	39%	39%	39%	39%	39%
A102 ten zuiden van N120	n-z		62%	60%	61%	61%	62%	61%
	z-n		50%	44%	45%	45%	45%	44%
A12 aan Antw-Noord	Naar Antw	84%	74%	70%	70%	70%	75%	71%
	Van Antw	44%	51%	43%	43%	44%	47%	43%
E19 aan Kleine Bareel**	Naar Antw	65%	57%	59%	59%	57%	59%	59%
	Van Antw	78%	57%	58%	58%	57%	57%	58%
E34 aan Antw-Oost	Naar Antw	74%	52%	54%	54%	55%	54%	54%
	Van Antw	78%	81%	82%	81%	81%	81%	80%
E313 aan Wommelgem	Naar Antw	69%	62%	62%	62%	62%	62%	62%
	Van Antw	86%	89%	89%	90%	90%	90%	89%
E19 aan R11	Naar Antw	66%	61%	63%	63%	63%	63%	63%
	Van Antw	91%	73%	72%	73%	73%	73%	72%
A12 aan Antw-Zuid	Naar Antw	60%	59%	60%	60%	60%	60%	60%
	Van Antw	64%	59%	59%	60%	60%	60%	59%
E17 te Kruikebeke	Naar Antw	40%	36%	36%	37%	37%	37%	36%
	Van Antw	60%	51%	57%	57%	56%	56%	57%
E34 te Zwijndrecht	Naar Antw	41%	34%	37%	36%	34%	37%	38%
	Van Antw	33%	27%	37%	36%	34%	34%	37%
R1 - Vak Merksem - Antw-Noord	Richting 1	82%	57%	50%	50%	44%	53%	50%
	Richting 2	84%	56%	49%	48%	42%	50%	48%
R1 - Vak Antw-Oost - Schijnpoot	Richting 1	96%	49%	41%	42%	43%	43%	41%
	Aansl. E313	38%	71%	86%	79%	79%	79%	80%
	Richting 2	84%	48%	38%	45%	50%	47%	46%
			61%	61%	61%	59%	62%	59%
	Aansl. E313	62%						
R1 - Vak Berchem - Borgerhout	Richting 1	101%	57%	45%	45%	47%	46%	43%
			57%	54%	54%	54%	55%	54%
	Richting 2	104%	65%	49%	51%	54%	51%	50%
			65%	63%	63%	64%	64%	63%
R1 - Vak Antw- Centrum - Antw-Zuid	Richting 1	56%	61%	49%	50%	51%	50%	49%
	Richting 2	61%	71%	55%	56%	59%	56%	55%

*De Waaslandtunnel is geen onderdeel van het hoofdwegennet. Cijfers zijn pro forma toegevoegd om beter inzicht te geven in verschuivingen van Scheldekruisend verkeer.

**De E19 aan Kleine Bareel heeft richting Nederland in alle scenario's een spitsstrook die enkel in de avondspits wordt opengesteld. Om deze reden wordt voor dit segment in de ochtendspits met 2 en in de avondspits met 2+1 rijstroken gerekend.

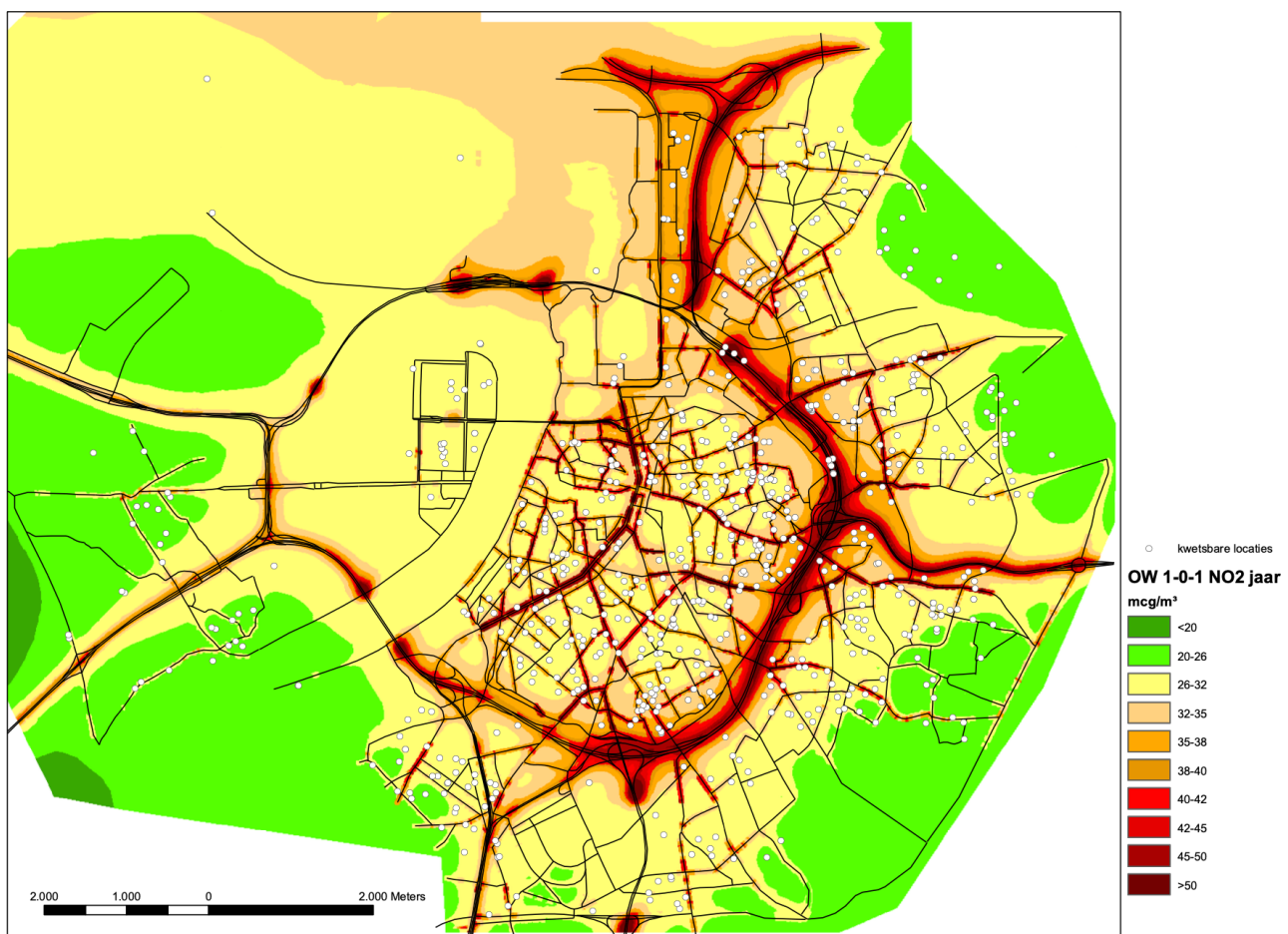
Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit in Antwerpen is niet goed en er ligt een tapijt van lawaai op de stad. De vele snelwegen die de stadsregio doorkruisen hebben hier een groot aandeel in. Dit heeft een impact op de leefbaarheid van de stad. Ook de overheid

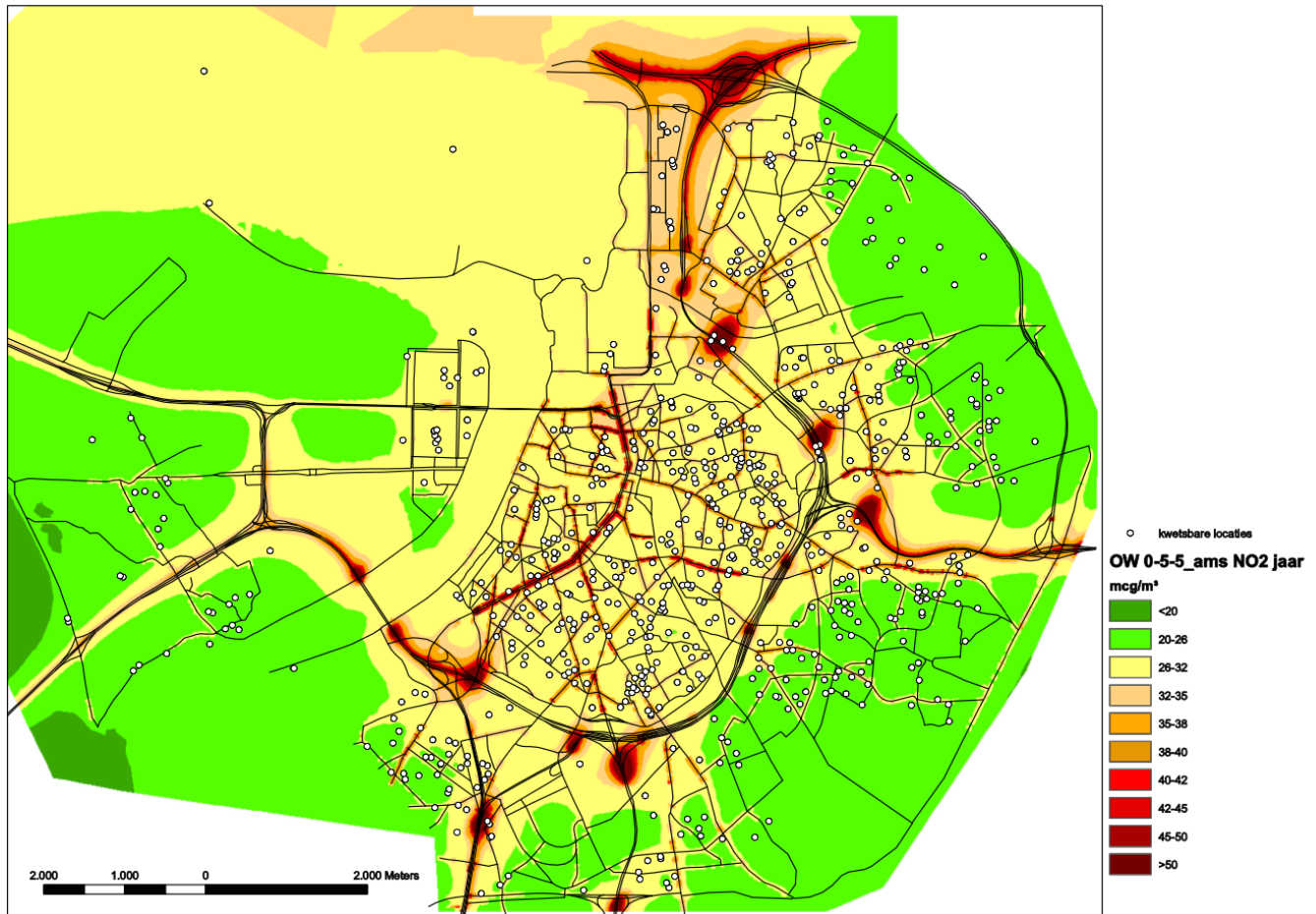
erkent de leefbaarheidsproblematiek. De oude BAM heet nu trouwens Lantis. Dat staat voor *Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerking*. Hoe staat de leefbaarheid ervoor in 2030?

Het deelrapport 8 bestudeert de impact van scenario's op luchtkwaliteit. Het rapporteert NO₂ emissies – een pollutant die geassocieerd wordt met autoverkeer. De kaarten geven de absolute cijfers voor de twee scenario's. Om de kleurenschaal te interpreteren is het goed te weten dat de Europese maximumnorm 40 microgram per m³ is.

Luchtkwaliteit in het waarschijnlijk scenario



Luchtkwaliteit in het scenario van het bierkaartje



In het waarschijnlijke scenario blijft de luchtkwaliteit slecht. In woonbuurten langs de ring schurkt de kwaliteit tegen de (hoge) Europese norm van 40 microgram per m³ aan. In de rode segmenten liggen bovendien heel wat kwetsbare locaties. Dat zijn plaatsen waar mensen met gevoelige longen verblijven; scholen, crèches, woonzorgcentra, ziekenhuizen.

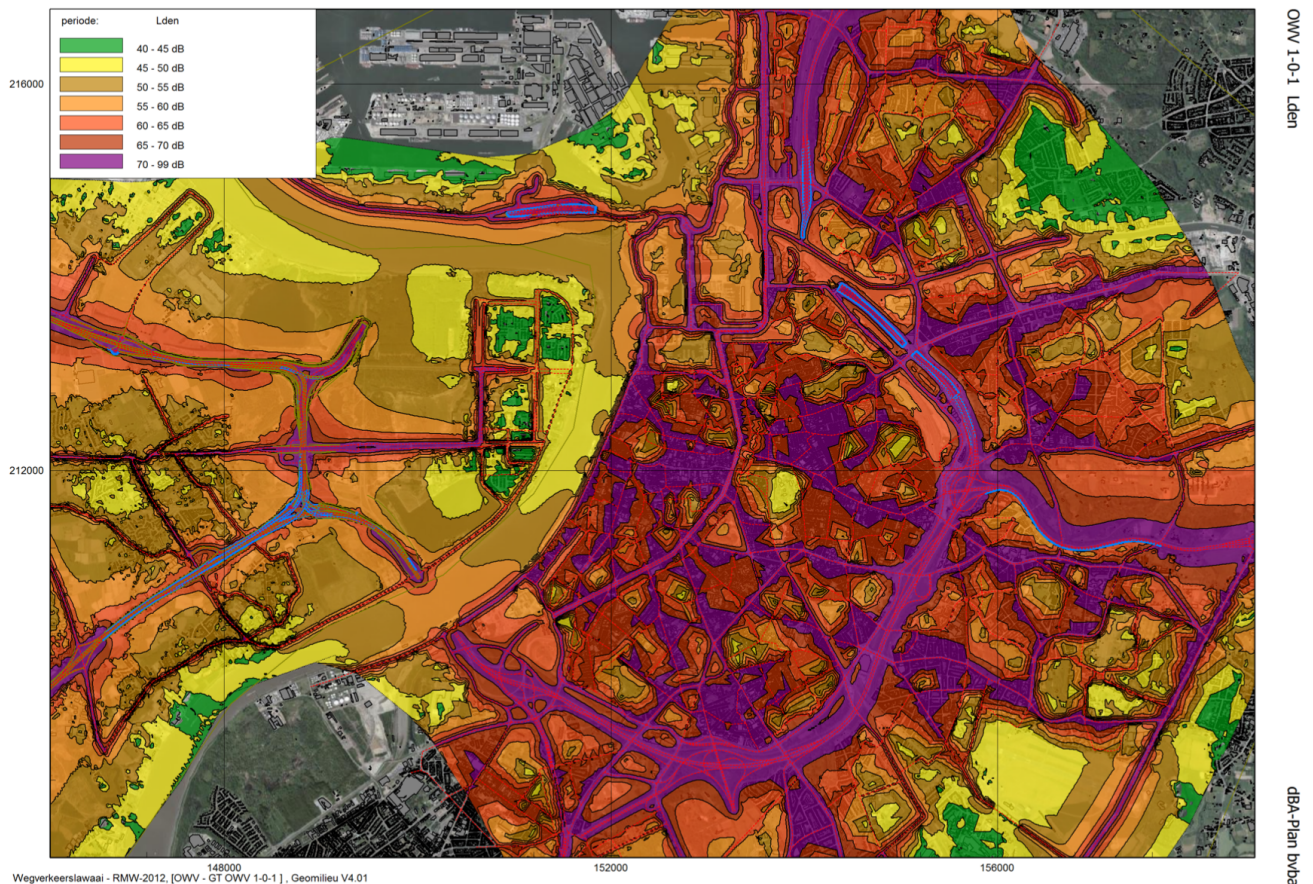
De lucht klaart op in het scenario van het bierkaartje. Hier gaat het model uit van een volledige overkapping en een ambitieuze modal shift. Vooral de modal shift heeft een positief effect in de hele stadsregio.

In het MER rapport staan ook verschilkaarten die aantonen dat de luchtkwaliteit ook in het waarschijnlijke scenario op heel wat plaatsen verbetert, typisch in een bandbreedte van +/- 4 microgram per m³. Als we de simulaties echter toetsen aan de gezondheidsnormen, dan zien we dat alleen grote overkappingen en/of een modal shift echte oplossingen zijn. De mobiliteitsanalyse toonde al aan dat de modal shift ook een oplossing is voor een vlot verkeer op de ring.

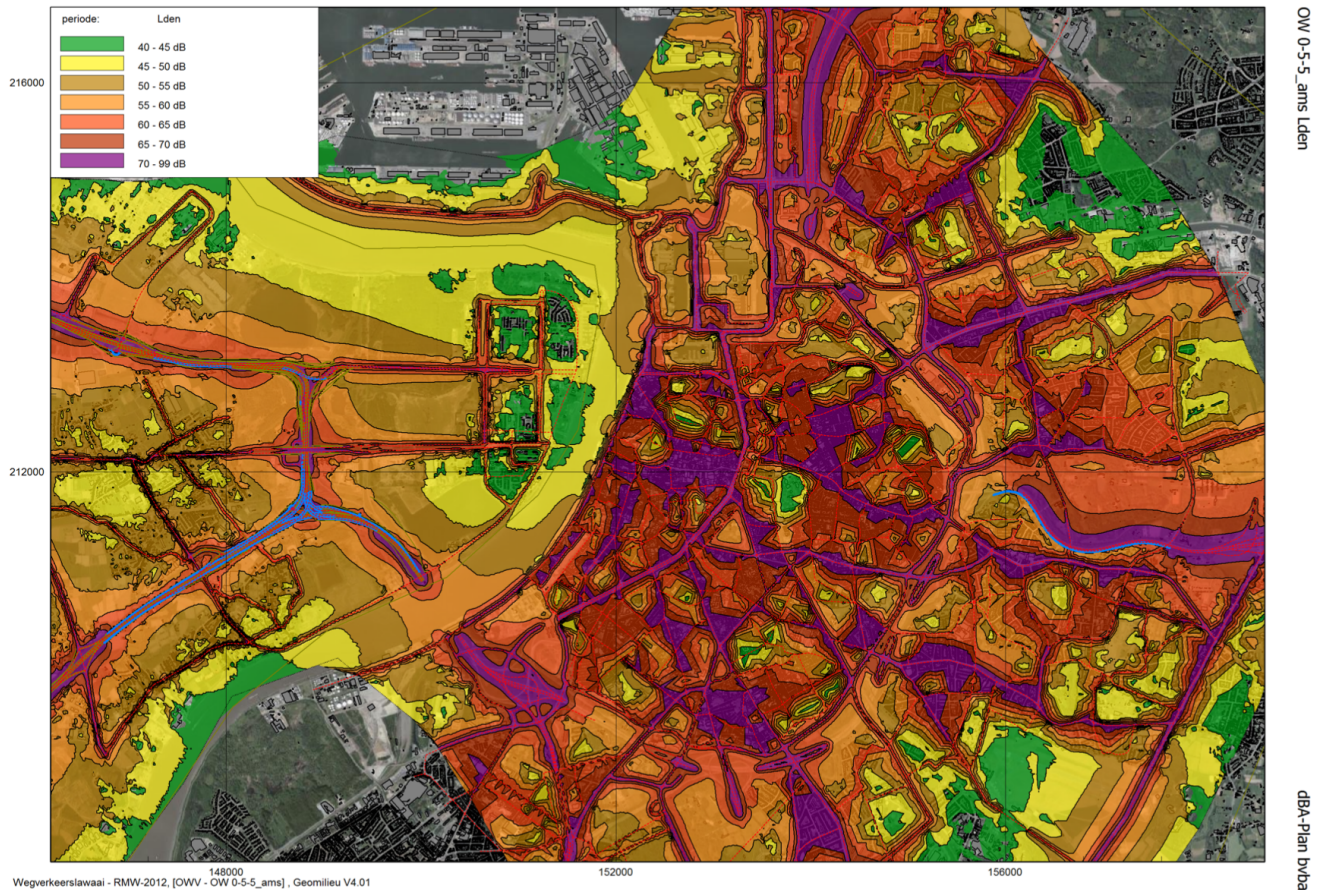
Geluidskwaliteit

Een vergelijkbaar beeld tekent zich af bij de geluidskaarten. De schaal geeft de gemiddelde geluidsbelasting weer in decibel. Op het internet lees ik dat 70 decibel gelijk staat met het geluid van een mixer, een haardroger of een lawaaiig restaurant. 50 decibel is een gesprek. Een echte verbetering krijgen we maar met een grote overkapping en een modal shift.

Geluidskwaliteit in het meest waarschijnlijke scenario



Geluidskwaliteit in het scenario van het bierkaartje



De lucht en geluidskaarten zetten voor mij ook grote vraagtekens bij de leefbaarheidsprojecten van de intendant. De overheid heeft er 1,5 miljard euro voor veil. De website (<https://www.antwerpenmorgen.be/projecten/de-grote-verbinding/over>) van het project toont mooie 'ringparken' die vorm krijgen in participatieve processen. Goed! Maar volgens de MER studie zullen deze ringparken helaas ook lawaaiërig en ongezond zijn. Al bouwt men in die parken een cocktailbar en een jacuzzi, met deze lucht- en geluidskwaliteit wil je daar niet zijn. Ook hier: is deze 1,5 miljard euro wel goed besteed?

Eerst zien, dan geloven?

Mijn conclusie is dus dat investeringen in een modal shift op alle vlakken renderen. Een investering in Oosterweel zet daarentegen niet veel zoden aan de dijk.

Ik heb in deze blog twee scenario's beschreven, maar het MER heeft heel veel meer informatie. Je hoeft dus niet zomaar aan te nemen wat ik of anderen zeggen. Je kan ook zelf je evaluatie maken. Hoe meer mensen meelezen, hoe beter. Dus waarom niet zelf aan de slag? Hieronder alvast mijn aanpak om door de 1000den pagina's te navigeren.

1. ga naar de MER **dossierdatabank** (<https://omgeving.vlaanderen.be/mer-dossierdatabank>) en selecteer de Oosterweelverbinding in Antwerpen. De dossiercode is PR2236.
2. Lees niet van voor naar achter. **Scan** door de rapporten op zoek naar de tabel met de scenario's die doorgerekend worden. Het duidelijkste overzicht vond ik in tabel 3-3 in *deelrapport 1-6_algemene hoofdstukken* (p.164). Print deze tabel af en plastificeer je print. Je zal er nog veel koffie op morsen.
3. Download de pdf's van de **deelrapporten**. De deelrapporten zijn interessanter dan de geaggregeerde (en geïnterpreteerde) analyses uit de niet-technische samenvatting.
4. Zoek naar de **ruwe gegevens**. Ik wil gewoon weten waar er hoeveel auto's rijden in de verschillende scenario's. Ik wil weten wat de luchtwaarden en geluidswaarden zijn. Hoe een analyst de waarden scoort op een schaal van -3 tot +3 vind ik minder interessant. Check ook de schaal van verschilkaarten. Donkergroen ziet er goed uit, maar over is de verbetering substantieel?
5. Gebruik de zoekfunctie in je pdf bestand. Wil je alles weten van pakweg *OW 1-0-1_zok* dan vind je zo snel de passages terug.
6. Bekijk de **grote verschillen**. Ook MER deskundigen hebben geen glazen bol. Verschillen van enkele percenten zijn niet betekenisvol. Ofwel is het ruis op de voorspelling, ofwel zijn ze overbrugbaar met beleidsmaatregelen.

Ik lees zo'n MER in mijn vrije tijd en kan er dus geen dagen en dagen aan besteden. Misschien maak ik zo ook fouten. Dan hoor ik dat graag. Alleszins is het belangrijk is dat ook kritische lezers het MER bekijken.

Over effectrapportage

In de MER modellen zitten heel veel aannames. Het MER berekent bijvoorbeeld de impact van toltarieven op de keuze voor een vervoersmodus en een traject. Maar hoe stuurt tol het gedrag? Vanaf welk toltarief zullen mensen de auto laten staan of omrijden door een andere tunnel? Het MER berekent het sluipverkeer, maar neemt aan dat dat sluipverkeer zich enkel op de grote secundaire assen zal bewegen (p.36, deelrapport7_mens en mobiliteit). In realiteit is dat niet zo. Het model verrekent ook geen ongevallen. Zonder zo'n aannames kan je deze studies niet doen. Zolang het transparant is, is dat niet eens zo'n probleem.

Modellen zijn nooit volledig. We kunnen de toekomst niet voorspellen. Hoe is ons openbaar vervoer er in 2030 aan toe? Wat is de impact van latente vraag (nieuwe verplaatsingen door de infrastructuur)? Rijden er nog steeds bedrijfswagens met

gratis tankkaarten rond? Zal er een kilometerheffing zijn? Welke technologie zal er beschikbaar zijn? Kopen we meer of minder SUV's? Wat is de impact van de stijgende populariteit van de fiets?

Wat is dan het nut van dit studiewerk? De modellen laten niet toe om tot op de komma te berekenen wat nu het beste scenario is. Wel laten ze toe om in grote lijnen de impact van het infrastructuurproject in te schatten. Dat is een mooie basis om beleid te maken.

Ondanks al dit studiewerk, vrees ik dat resultaten van het MER Oosterweel niet met een open blik besproken kunnen worden. De overheid en burgerbewegingen hebben zich aan mekaar vastgeklikt met een middelmatig compromis. Dat is jammer, want het toekomstverbond kondigde zich aan als een nieuwe, open manier van besluitvorming. Voor mij blijft de ontgoocheling.

Naschrift

Deze blog werd opgepikt door de Antwerpes Televisie en leidde tot wat debat. De belangrijkste kritiek op mijn analyse is dat het scenario dat ik als meest waarschijnlijk typeer, niet het meest waarschijnlijke *is*. Het werk van de burgerbewegingen en de intendant om de impact van de Oosterweel te verzachten, zo stelt de kritiek, wordt te weinig in de kijker gezet.

Dat werk zit in bijlage 17. In plaats van OW 1-0-1 (Oosterweel en gratis Kennedy), had ik beter OW 5-0-6 genomen. Dit is Oosterweel, maar één rijstrook minder in de noordelijke kanaaltunnel en het aansluitend complex aan de Groenendaallaan. De Waaslandtunnel wordt ook gereduceerd tot 1x1 rijvak. In dit scenario zitten ook de al besliste overkappingen.

De belangrijkste reden waarom ik OW 1-0-1 heb beschreven is het tolscenario. De overheid beloofde op de Ringdagen dat de Kennedytunnel gratis zal blijven. In de scenario's van de zogenaamde voorkeursvariant in bijlage 17 wordt de gratis Kennedytunnel niet doorgerekend. Wel is er een scenario met 3 euro tol per passage voor personenwagens. Voor de volledigheid geef ik ook de cijfers van dit scenario: OW 5-0-6.

mobiliteit in het voorkeursscenario

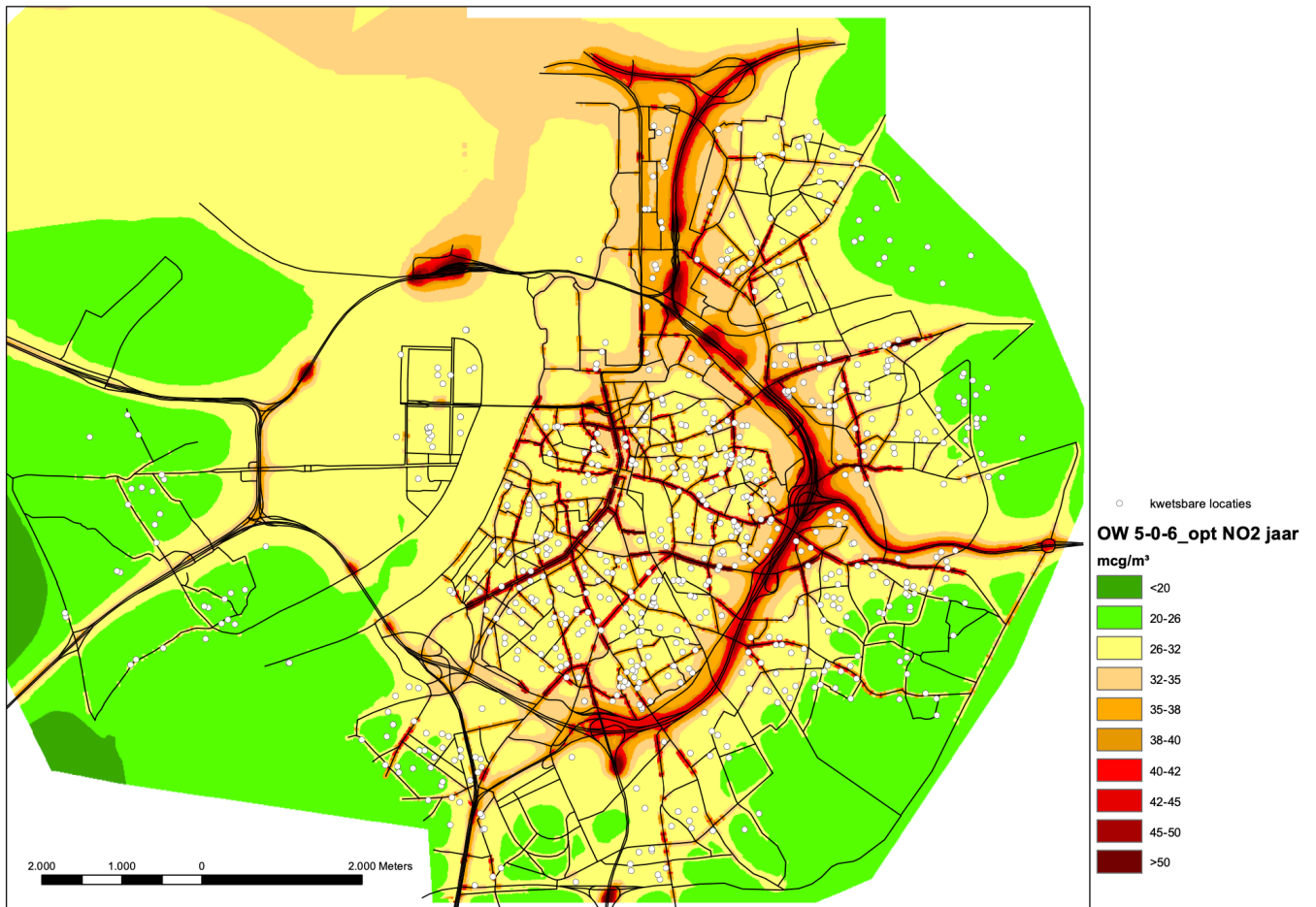
Tabel 17-16: Verzadiging hoofdwegenet - basialternatief en voorkeursontwerpscenario's – ASP

Wegvak	Richting	OW 0-0-1 (ref)	OW 1-0-0	OW 5-0-0	OW 5-0-6	OW 5-6-6 _ams50	OW 5-6-6 _ams50 _v37	OW 5-5-6 _ams100
Liefkenshoek tunnel	z-n	76%	48%	51%	68%	65%	70%	84%
	n-z	89%	47%	50%	62%	61%	67%	71%
Waaslandtunnel*	w-o	73%	21%	42%	84%	100%	103%	100%
	o-w	119%	97%	116%	124%	115%	107%	110%
Kennedytunnel	w-o	103%	80%	79%	46%	41%	49%	32%
	o-w	117%	102%	103%	86%	69%	79%	56%
Oosterweeltunnel	w-o		90%	84%	65%	58%	61%	41%
	o-w		96%	97%	72%	69%	71%	55%
Noordelijke Kanaaltunnel	w-o		49%	93%	65%	49%	51%	41%
	o-w		37%	73%	50%	44%	42%	35%
Zuidelijke Kanaaltunnel	w-o		79%	76%	84%	76%	71%	52%
	o-w		75%	79%	72%	69%	67%	53%
R1 - viaduct Merksem / OKA	Richting 1	92%	71%	89%	91%	86%	77%	63%
	Richting 2	95%	65%	81%	84%	76%	72%	53%
A102 ten noorden van N120	n-z							68%
	z-n							39%
A102 ten zuiden van N120	n-z							55%
	z-n							43%
A12 aan Antw-Noord	Naar Antw	84%	73%	74%	79%	78%	63%	73%
	Van Antw	44%	43%	43%	43%	41%	35%	42%
E19 aan Kleine Bareel**	Naar Antw	65%	68%	67%	66%	63%	68%	59%
	Van Antw	78%	78%	79%	79%	71%	67%	63%
E34 aan Antw-Oost	Naar Antw	74%	78%	77%	77%	72%	71%	56%
	Van Antw	78%	100%	100%	99%	97%	95%	83%
E313 aan Wommelgem	Naar Antw	69%	70%	70%	69%	65%	61%	63%
	Van Antw	86%	93%	93%	93%	90%	86%	89%
E19 aan R11	Naar Antw	66%	74%	72%	72%	64%	88%	58%
	Van Antw	91%	91%	91%	89%	79%	75%	67%
A12 aan Antw-Zuid	Naar Antw	60%	63%	63%	61%	60%	33%	57%
	Van Antw	64%	64%	64%	63%	61%	41%	59%
E17 te Kruikebeke	Naar Antw	40%	48%	48%	40%	37%	44%	32%
	Van Antw	60%	75%	71%	66%	59%	69%	52%
E34 te Zwijndrecht	Naar Antw	41%	53%	52%	40%	35%	40%	25%
	Van Antw	33%	52%	50%	39%	34%	37%	26%
R1 - Vak Merksem - Antw-Noord	Richting 1	82%	74%	90%	88%	84%	79%	61%
	Richting 2	84%	79%	78%	75%	66%	64%	46%
R1 - Vak Antw-Oost - Schijnpoot	Richting 1	96%	91%	89%	95%	89%	75%	DRW: 55%
	Aansl. E313	38%	99%	98%	100%	97%	95%	SRW: 94%
	Richting 2	84%	67%	91%	92%	90%	81%	DRW: 59%
	Afrt Schijnp. Aansl. E313		58%	43%	46%	37%	46%	SRW: 62%
R1 - Vak Berchem - Borgerhout	Richting 1	101%	89%	89%	92%	85%	72%	DRW: 39%
	Richting 2	104%	100%	100%	100%	96%	92%	SRW: 57%
R1 - Vak Antw-Centrum - Antw-Zuid	Richting 1	56%	35%	36%	32%	26%	31%	DRW: 41%
	Richting 2	61%	41%	42%	31%	27%	28%	SRW: 65%

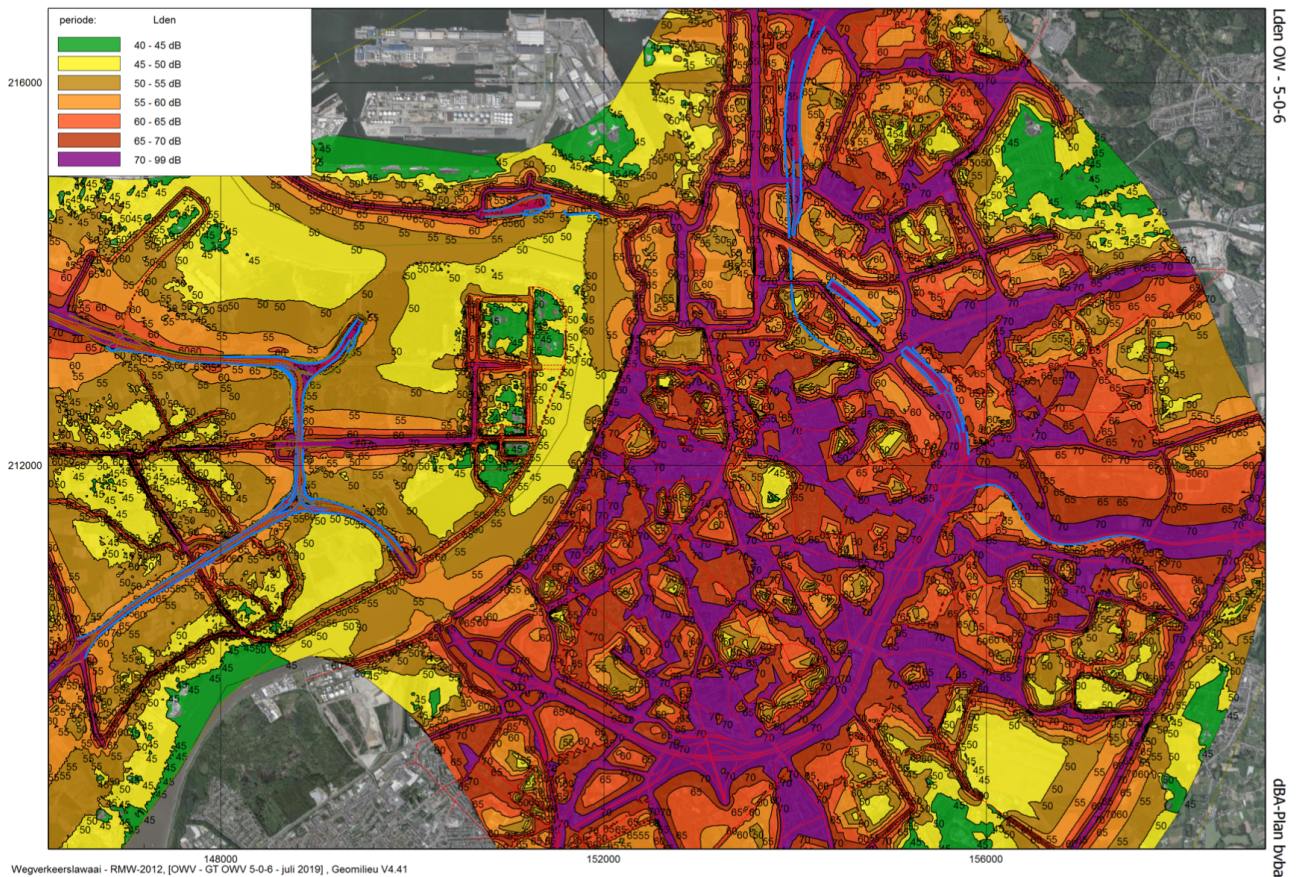
*De Waaslandtunnel is geen onderdeel van het hoofdwegenet. Cijfers zijn pro forma toegevoegd om beter inzicht te geven in verschuivingen van Scheldekrusend verkeer.

**De E19 aan Kleine Bareel heeft in alle toekomstige scenario's een spitsstrook die enkel in de avondspits wordt opengesteld. Om deze reden wordt voor dit segment in de ochtendspits met 2 en in de avondspits met 2+1 rijstroken gerekend.

luchtkwaliteit in het voorkeursscenario



luchtkwaliteit in het voorkeursscenario



Op mobiliteitsvlak wijken deze scenario's niet veel af van OW 1-x-x scenario's. Dat staat zo ook in het MER rapport. *“Zoals verwacht kon worden zijn de verschillen tussen OW 5-0-0 en OW 1-0-0 op verkeerskundig vlak beperkt”* (p60 van bijlage 17). Op het vlak van lucht en geluidsvervuiling zijn de verschillen ook niet fundamenteel anders. Logisch, want lucht en geluid hangt samen met verkeer. Wel tonen de geluids- en luchtkaarten een sterke verbetering aan rond de overkappingen (net zoals in het scenario van het bierkaartje). De overkapping lijkt dus wel te renderen, maar is nog te beperkt om een grote impact te hebben in het hele studiegebied.

Mijn kernargument blijft overeind, denk ik. Het MER rapport toont aan dat de modal shift de beste resultaten geeft op mobiliteit, luchtkwaliteit én geluidsoverlast. We moeten dus vooral streven naar die modal shift. De Oosterweel doet net het tegenovergestelde. Infrastructuur voor auto's is immers niet het beste instrument om auto's van de weg te halen. Investerings in alternatieven zoals openbaar vervoer en fietsnetwerken lijken me de meer logische stap.

Goed, dit is waarschijnlijk mijn laatste interventie over Oosterweel. Ik heb geen agenda in dit dossier. Voor mij mag Oosterweel er komen, maar dan liefst met een goede argumentatie waarom dit de beste oplossing is voor de Antwerpse mobiliteit

en leefbaarheid. Ik heb geprobeerd om enkele oplossingen door te lichten aan de hand van het MER. Mijn conclusie; de overkapping werkt, de modal shift werkt, maar de case voor de Oosterweelverbinding is dun.

[Policy blog \(/tags/policy-blog/\)](/tags/policy-blog/)[Nederlands \(/tags/nederlands/\)](/tags/nederlands/)

Related

- Een ontgoocheling: Oosterweel en het toekomstverbond (/post/20190226_oosterweel_later/)
- Een Vlaamse burgerbegroting: gewoon doen? (/post/burgerbegroting/)
- Een cliché en een beleidsidee: Een Vlaams investeringsprogramma voor grote infrastructuurprojecten (/post/investeringsprogramma/)
- Inspraak en de Brusselse Ring: Oosterweel revisited? (/post/brusselring/)
- België? Wat nu? Een avond debatteren over België met Jan Peumans en Kristof Calvo (/post/debateka/)