

### Waarom sluit de Vlaamse Regering zich telkens op ?

Na de bevestiging dat het Meccanoplan als alternatief tracé voor de de Oosterweelverbinding ter oplossing van de mobiliteitsproblemen in en rond Antwerpen inderdaad nooit is onderzocht geweest door het Vlaams Verkeerscentrum was het een verademing te horen bij monde van CD&V-er Dirk de Kort en NVA-ster Liesbeth Homans dat de Vlaamse overheid vooralsnog het studiewerk dat het Meccanoplan als alternatief voor haar eigen Masterplan 2020 de nodige aandacht zou geven. Alleen al in het kader van het op te stellen milieueffectenrapport zal het Meccanoplan verplicht worden onderzocht bij alle verdere procedures omtrent infrastructuurwerken in en rond Antwerpen. Op basis van de studies van Transport & Mobility Leuven kwam het Meccanoplan reeds als het beter alternatief uit de bus. Wanneer de Vlaamse Regering het Vlaams Verkeerscentrum de toestemming geeft haar huiswerk grondig te doen zonder oogglappen onder de vorm van niet objectieerbare randvoorwaarden zal dit ongetwijfeld nogmaals bevestigd worden.

Des te groter de verbazing dat de Vlaamse regering tegelijkertijd groen licht geeft om op een onderdeel van het Meccanotraccé, met name het voorziene op- en afrittencomplex in Melsele/Beveren, een nieuwe gevangenis zo in te planten dat dit alternatief in de toekomst moet afgeschreven worden. Een andere inplanting - op dezelfde locatie - is mogelijk en behoudt de mogelijkheid aanleg van het Meccano-traccé: dit voorziet dat het doorgaand verkeer vanuit Gent de E17 verlaat aan het bedrijventerrein Schaarbeek te Melsele richting industrie en haven. De keuze voor de locatie van de gevangenis werd gemaakt in november 2009 en zonet liep het openbaar onderzoek over de specifieke manier van inplanting af.

Het Forum 2020 verzet zich niet tegen bijkomende gevangenscapaciteit noch tegen de uiteindelijke inplanting ervan te Beveren. De inplanting van de gevangenis en het Meccanotraccé zijn immers perfect verenigbaar. Reeds in februari 2011 vroegen de actiegroepen een corridor voor de eventuele westtangent vrij te houden en de gevangenis vlak naast de voorziene zone te bouwen. Op 18 mei jongstleden adviseerde Vlaroco aan de Vlaamse regering hier dan ook rekening mee te houden, maar deze laatste legde dit advies naast zich neer. Met andere woorden sluit de Vlaamse Regering zichzelf op door opnieuw alternatieven voor haar Oosterweel(BAM)-traccé onmogelijk te maken.

Toen voor het eerst de publieke invraagstelling van het Oosterweel/BAM-traccé een brede weerklank kreeg, heeft de Vlaamse Regering in 2008 de kritieke willen counteren door het internationaal gerenommeerde ingenieursbureau Arup-Sum een opdracht te verlenen. Tot haar eigen grote verbazing en ontgoocheling bleek toen al dat alternatieven niet alleen technisch haalbaar maar tevens verkeerskundig beter waren. Ze had zich immers ten onrechte opgesloten in zeer restrictieve en objectief niet houdbare randvoorwaarden.

De compromisbeslissing van september 2010 van de Vlaamse regering, gedoopt 'Masterplan 2020' (om de woorden Oosterweel en BAM niet langer te moeten hanteren) komt meer en meer onder druk te staan, zowel vanwege het kostenplaatje, de technische haalbaarheid, het verkeersoplossend vermogen als de impact op de leefbaarheid voor de stad. Daarom pleit het Forum voor een prioritaire aanpak van de oosttangent van het Meccanoplan, die tevens opgenomen is in het Masterplan 2020 van de Vlaamse Regering. Het Forum pleit er uitdrukkelijk voor dat er vandaag reeds werk gemaakt wordt van (1) de aanleg van de R11 en de A102 – de oostelijke bretel, en (2) de implementatie van intelligente verkeerssturing, niet net voor het oprijden van het Antwerpse

knooppunt maar reeds aan of voor de landsgrenzen daar de mobiliteit in Antwerpen een regionaal gegeven is.

Bovendien vragen wij bij de planning voor de gevangenis te Beveren rekening te houden met de mogelijke aanleg in een latere fase van de Westtangent van het Meccanotraccé. Vlaamse regering, sluit u niet op in uw eigen gelijk door alternatieven uit te sluiten! Wees de voorgeschiedenis indachtig en voer vandaag de vergelijkende studie tussen BAM- en Meccano tracé voor de scheldeovergang en de Westtangent uit : u zal die ook in de toekomst toch niet kunnen ontlopen.

Sinds de compromisbeslissing van de Vlaamse regering in het Oosterweeldossier einde 2010 stijgt de consensus dat de gekijkte procedures die gepaard gaan met zulke infrastructuurwerken opnieuw dienen doorlopen te worden. Alle lof verdient de opdracht aan Gouverneur Cathy Berx om voor de oosttangent, de omleiding via A102 en R11 bis op de rechteroever, een streefbeeldstudie te maken met consultatie en inspraak van alle stakeholders, gemeentebesturen en actievoerders inbegrepen. Waarom op rechteroever de juiste aanpak, en op linkeroever opnieuw in de oude ziekte vervallen?

Het Forum 2020 heeft aangetoond dat academici, bedrijfsleiders, consultants, actiegroepen en milieubewegingen een gemeenschappelijk standpunt kunnen innemen met een ruim maatschappelijk draagvlak in een uiterst complex dossier. Zij zijn bereid de ingeslagen weg van opbouwende inspraakprocedures zoals voor de oosttangent mee te steunen en te schragen om nu eindelijk tot een realistische, haalbare en betaalbare oplossing te komen voor de Antwerpse mobiliteit. Het compromis vandaag is eerder een politiek compromis. De mobiliteit verdient beter dan een (onbetaalbaar) politiek compromis : het verdient een gefaseerde, betaalbare en maatschappelijk gedragen efficiënte oplossing.

De lijdensweg in dit dossier doet soms denken aan de wereld zoals beschreven door Ayn Rand in Atlas Shrugged. Wij willen allen geen maatschappij die wordt beheerst door onderdrukkende bureaucratie, die zich opsluit in een verstikkende mediocriteit. Who is John Galt? 'Atlas Shrugged' is daarom allen aangeraden als zomerlektuur.

Christian Leysen - Nicolas Saverys – Jo Van Dierdonck  
Leden van het forum Mobiliteit Regio Antwerpen 2020 (Forum 2020)