

Van: BBL - Beleidsbabbel <babbel@bblv.be>**Aan:** BBL - Beleidsbabbel <babbel@bblv.be>**Datum:** 04/02/2010 10:41 AM**Onderwerp:** Masterplan Antwerpen: een mooi compromis, maar geen oplossing

Kan je deze nieuwsbrief niet lezen? [Klik hier](#).

Nr. 200 - Masterplan Antwerpen: een mooi compromis, maar geen oplossing

[Suggesties voor nieuwe artikels of reacties welkom op babbel@bblv.be.](#)

Voorop

- [Masterplan Antwerpen: een mooi compromis, maar geen oplossing](#)

Actueel

- [Twijfels over nut en noodzaak IJzeren Rijn](#)
- [Geluidskaarten Antwerpen klaar – geluid bijna overal in 't stad te hoog](#)
- ['Vierde Scheldeverdieping is een mythe'](#)
- [Vlaamse regering keurt vijf nieuwe brownfieldprojecten goed](#)
- ['Nulmeting' lanceert Pact 2020](#)
- [Nog eens een oproep voor een ambitieus klimaatbeleid](#)
- [Genetisch gemodificeerde gewassen jagen kosten hoog op](#)
- [Onduidelijkheid troef na federaal luchthaven 'akkoord'](#)

~ Voorop ~

Masterplan Antwerpen: een mooi compromis, maar geen oplossing

De kogel is door de kerk: de Vlaamse regering kiest voor de Oosterweelverbinding principieel voor een ondertunnelde oplossing, mits die technisch uitvoerbaar en betaalbaar is. Het viaduct aan het Sportpaleis wordt afgebroken en er komen bijkomende wegen ten oosten en ten westen van de stad om doorgaand verkeer te weren. Tevens komen er extra tramlijnen en fietspaden. Het geheel wordt ingebed in een 'Masterplan plus'.

Het vernieuwde en aangepaste masterplan voor Antwerpen houdt zeker een aantal verbeteringen in. Het idee om doorgaand verkeer uit de stad te weren verdient alle lof. Tunnels scoren op vlak van geluidsoverlast een pak beter dan een viaduct om de Oosterweelverbinding te maken. Het afbreken en insleuven van het viaduct aan het Sportpaleis zal de woonwijken rond het viaduct veel leefbaarder maken en biedt nieuwe kansen voor stadsontwikkeling.

Het besluit van de Vlaamse regering is ook vanuit democratisch oogpunt toe te juichen. Er werd rekening gehouden met de voorstellen van actie- en studiegroepen en met de uitslag van het referendum. En toch vallen er ernstige vragen te stellen bij de werkwijze van de Vlaamse regering.

Door de concentratie op het symbooldossier 'Lange Wapper of niet?' lijkt het beleid de essentie volledig uit het oog te zijn verloren. De vraag hoe we in de toekomst verkeerstromen kunnen beheersen, bleef volledig buiten beeld. Vandaag wordt 5 miljard uitgetrokken om de gevolgen van de groeiende verkeerstromen op te vangen. De vraag of het mogelijk is om de groei van het

verkeer in te dijen, werd en wordt niet gesteld. Het is nochtans zonneklaar, dat zonder een beleid van verkeersmatiging, de maatschappelijke kost van de mobiliteit volledig uit de hand loopt. Het masterplan dreigt dus de huidige problemen aan te pakken, zonder oog voor de toekomstige problemen. Zo blijft het uiteindelijk dweilen met de kraan open.

Bruno Van Zeebroeck

Jan Turf

~ Actueel ~

Twijfels over nut en noodzaak IJzeren Rijn

Vorige week interpelleerde Bart Martens (SP.A) Vlaams minister voor mobiliteit Hilde Crevits (CD&V) over de IJzeren Rijn, de spoorverbinding tussen de haven van Antwerpen en het Ruhrgebied. Recent werd immers een studie van de Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij Kempen (IOK) gepubliceerd, die werd opgemaakt in overleg met de gemeentebesturen waar de spoorlijn doorloopt. In de studie werden de maatregelen opgesteld die nodig zijn om geluidsoverlast en trillingshinder in de doortochten te beperken en verkeersproblemen aan de spoorwegovergangen in de hand te houden. In sommige gemeenten zal de slagboom meer dan 20 minuten per uur, of 9 uur per dag, gesloten blijven om de lange goederentreinen te laten passeren.

De studie bevat een hele waslijst maatregelen om de zaak leefbaar te houden, gaande van elektrificatie van het spoor, een verdubbeling van het spoor tussen Mol en Neerpelt, geluidsmuren, geluidsarme sporen en dwarsliggers,... Om tijdsverlies aan de spoorovergangen te beperken, moeten sleuven, fly-overs en omleidingen aangelegd worden. Het is duidelijk dat dit onmogelijk kan met het budget van 40 miljoen euro, het budget dat nu voorzien is voor de heractivering van de IJzeren Rijn op Vlaams grondgebied. De burgemeesters van de Kempense gemeenten voelen zich stiefmoederlijk behandeld. In Nederland wordt immers wel zwaar geïnvesteerd in leefbaarheid. Daar worden de kosten voor reactivering geraamd op meer dan 500 miljoen euro.

De minister antwoordde dat er nog onderhandeld wordt over de kostenverdeling van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied. "Infrabel heeft me ook gemeld dat in functie van de evolutie van deze onderhandelingen, de uitwerking van de eventueel milderende maatregelen op Belgisch grondgebied afgehandeld zal worden".

Ondertussen blijkt ook een maatschappelijke kosten-batenanalyse opgemaakt te zijn voor de IJzeren Rijn. Die MKBA komt tot de conclusie dat de spoorlijn niet rendabel is. De kosten zijn met andere woorden hoger dan de opbrengsten. Dat komt onder meer omdat de IJzeren Rijn niet zozeer trafiek van de wegen zou halen, maar vooral van de Montzenroute, de huidige spoorverbinding vanuit Antwerpen over Wallonië naar Duitsland.

Erik Grietens

De interpellatie

De studie van IOK

De MKBA

~ Actueel ~

Geluidskaarten Antwerpen klaar – geluid bijna overal in 't stad te hoog

Recent werden de geluidsbelastingskaarten voor de agglomeratie Antwerpen afgewerkt. Deze brengen de geluidsoverlast van grote wegen, spoorwegen en industrie in de stad in kaart. Vooral de geluidsdruk door wegverkeer blijkt problematisch. In de omgeving van de Antwerpse Ring worden ruim 150.000 mensen blootgesteld aan een te hoge geluidsoverlast van het drukke verkeer. Bijna nergens in de stad wordt voldaan aan de geluidsnormen die de Wereldgezondheidsorganisatie als 'gezond' naar voor schuift. Geluidsoverlast leidt volgens onderzoek van de WGO tot te hoge bloeddruk, migraine, hartproblemen, depressies en leerachterstand bij kinderen. Volgens de Antwerpse schepen van Milieu Guy Lauwers (SP.A) is de situatie verontrustend en moeten stad en Vlaamse regering nadenken over de overkapping van drukke wegen, in de eerste plaats van de ring.

De geluidskaart toont aan dat het zeer verstandig is om het Lange Wapper-viaduct niet te bouwen en het viaduct aan het Sportpaleis af te breken en in te sleuven. Ook het voorstel voor 'Ringpark De Knoop' moet van onder het stof worden gehaald. Dit plan werd uitgewerkt door de bewonersgroep 'BorgerhouDt van Mensen'. Bedoeling is om de Antwerpse ring tussen Borgerhout en Deurne over een afstand van 1,8 kilometer te overkappen. Daardoor verdwijnt een hinderlijke en vervuulende barrière tussen twee dichtbevolkte stadsbuurten en komt er extra open ruimte vrij voor een park, sportvelden of evenementen.

De geluidsbelastingskaarten moesten opgemaakt worden in uitvoering van de Europese geluidsrichtlijn en vormen de basis voor een geluidsactieplan. Dat actieplan moet de concrete maatregelen bevatten om de in kaart gebrachte geluidsoverlast ook effectief terug te dringen. Dit actieplan zal naar verwachting tegen eind dit jaar worden voorgesteld.

Erik Grietens

Over de goedgekeurde geluidskaarten

~ Actueel ~

'Vierde Scheldeverdieping is een mythe'

Dinsdagavond organiseerde VRP, de Vereniging voor Ruimte en Planning, een debat met de Vlaamse havenbonzen. Het debat werd ingeleid door Erik Grietens van Bond Beter Leefmilieu, die een toelichting gaf bij het hoofdstuk havenontwikkeling uit zijn boek 'Vlaanderen in de knoop'. Hij stelde onder meer kritische bedenkingen bij een vierde Scheldeverdieping, waarvoor Open VLD onlangs pleitte in het Vlaams parlement. Eddy Bruyninckx, CEO van het Antwerps havenbedrijf repliceerde echter dat een vierde verdieping een mythe is. Volgens Bruyninckx is de Antwerpse haven helemaal geen vragende partij voor een nieuwe verdieping. De nu afgesproken verdieping volstaat om de haven op een efficiënte manier te runnen en grote containerschepen binnen de tijvensters naar de haven te halen, aldus de gedelegeerd bestuurder.

De presentatie van Erik Grietens

~ Actueel ~

Vlaamse regering keurt vijf nieuwe brownfieldprojecten goed

Recentelijk keurde de Vlaamse regering vijf nieuwe brownfieldconvenanten goed. Het gaat om sterk vervuilde, voormalige industriële sites die een nieuw leven krijgen. Ruimtelijke recyclage dus. Meer concreet gaat het om de ontwikkeling van een groen- en recreatiegebied op de vervuilde gronden van de voormalige leerlooierij Schotte in Aalst, een nieuwe KMO-zone op het vroegere gipsstort van UCB in Sint-Pieters-Leeuw, een bedrijventerrein annex bedrijfsverzamelgebouw op de vervuilde industriegronden Overhaem in Tongeren, een ambachtelijke zone op de vervuilde gronden van Sofinal in Kluisbergen en het nieuwe bedrijventerrein op het Eilandje in Zwijnaarde, Gent.

Met deze brownfieldconvenanten krijgen de ontwikkelaars extra ondersteuning voor de sanering van de vervuilde gronden en de ontwikkeling van nieuwe functies. De Vlaamse regering toont hiermee aan dat het best mogelijk is om nieuwe economische activiteiten te ontwikkelen, zonder daarvoor per se maagdelijke open ruimte te moeten aansnijden.

Minder positief is dat de regering ook aanpassingen wil aanbrengen aan de brownfieldconvenant die vorig jaar met Uplace werd afgesloten. Uplace wil een nieuw shoppingcentrum annex kantoren, bioscoop en appartementen bouwen naast het viaduct van Vilvoorde. Het provinciebestuur van Vlaams-Brabant trok zich als partner terug uit deze convenant, de regering wil er toch mee doorgaan. Dit shoppingcentrum zal echter ten koste gaan van de vitaliteit van de stadskern van Vilvoorde en Brussel. Bovendien zal het een nieuwe autostroom aantrekken naar de Brusselse ring. Op een hoorzitting over diezelfde Brusselse ring in het Vlaams Parlement, nauwelijks twee weken geleden, was iedereen het er nochtans over eens dat de huidige verkeerssituatie op de ring, en vooral op het onderliggend wegennet, onhoudbaar is. Het complex zal de situatie nog gevoelig slechter maken.

Erik Grietens

Meer info

~ Actueel ~

'Nulmeting' lanceert Pact 2020

In aanwezigheid van de voltallige Vlaamse regering presenteerde de studiedienst van de Vlaamse Regering op 22 maart 2010 de 'nulmeting' van de kernindicatoren van het Pact 2020.

Het Pact 2020 is een ambitieus plan, dat tot stand is gekomen in dialoog tussen de Vlaamse regering, de sociaal-economische actoren (SERV) en het maatschappelijk middenveld (Verenigde Verenigingen, waaronder ook Bond Beter Leefmilieu). Het pact bevat tal van doelstellingen die tegen 2020 moeten zijn bereikt en legt dus een gevoelige druk op het beleid. Het gaat om zowel sociaal-economische, maatschappelijke als ecologische doelstellingen.

Om de evolutie te kunnen meten, werden kernindicatoren opgesteld en werd een 'nulmeting' verricht die aangeeft waar we vandaag staan, en hoe groot de kloof met de doelstelling tegen 2020

is. Die indicatoren zullen jaarlijks worden gemeten, zodat de evolutie zichtbaar wordt. Deze werkwijze is redelijk uniek, het participatieve karakter ervan al evenzeer.

Het schort het Pact evenwel nog aan bekendheid. Zo schreven er enkele kranten dat de 'nulmeting' een 'evaluatie van het regeerbeleid' was. Dat is de meting dus uitdrukkelijk niet, temeer daar de cijfergegevens grosso modo dateren van voor de installatie van deze regering.

Ook de kritiek dat het Pact 'een hoogmis' zou zijn, schoot bij minister-president Kris Peeters duidelijk in het verkeerde keelgat. Een overheid die het aandurft om open en bloot – en becijferd – de reële toestand waarin het land zich bevindt, onder ogen te nemen, verdient meer krediet.

Voor Bond Beter Leefmilieu vormt het Pact 2020 evenwel een zeer interessant instrument om de evolutie van het milieubeleid op te volgen en bij te sturen.

Jan Turf

website Pact 2020

Pact Vlaanderen 2020 gelanceerd

~ Actueel ~

Nog eens een oproep voor een ambitieus klimaatbeleid

De klimaatonderhandelingen waren vorige week op de Europese lentetop een belangrijk punt op de agenda. Om onze eisen voor een ambitieus klimaatbeleid kracht bij te zetten, verstuurde Bond Beter Leefmilieu samen met tientallen andere Europese NGO's onder de koepel van het Climate Action Network Europe, een brief naar de Europese premiers.

Drie weken geleden bespraken ook de milieuministers al de Europese ambities in het post-Kopenhagentijdperk. Hier werden een aantal bescheiden voorzetten gegeven, maar we hebben veel meer nodig om de klimaatopwarming onder de twee graden te houden. We vragen onze Europese leiders om eindelijk werk te maken van een hogere emissiereductiedoelstelling. De koudwatervrees voor de stap naar 30 procent reductie moet eindelijk overwonnen worden en moet als aanzet dienen voor een reductiedoelstelling van minstens 40 procent tegen 2020. Hierbij moeten de talloze achterpoortjes gesloten worden die deze doelstellingen dreigen uit te hollen. Daarnaast moet Europa ook haar financiële engagementen waarmaken voor de ondersteuning van ontwikkelingslanden in hun strijd tegen de klimaatverandering, zonder dat deze middelen herverspakte ontwikkelingshulp zijn.

De tweede week van april zijn er voor het eerst sinds Kopenhagen weer onderhandelingen in het kader van het VN-klimaatverdrag. Ook de volgende tussentijdse klimaat sessie in juni in Bonn nadert met rasse schreden. Het is nu aan onze ministers om ervoor te zorgen dat ze met ambitieuze doelstellingen naar die onderhandelingen kunnen vertrekken. Zo kunnen ze aantonen dat ze het klimaatprobleem serieus willen aanpakken en ook het broodnodige vertrouwen van de andere landen voor zich winnen.

Sara Van Dyck

Brief Climate Action Network Europe aan de Europese premiers

~ Actueel ~

Genetisch gemodificeerde gewassen jagen kosten hoog op

Noch op economisch noch op landbouwkundig vlak lossen genetisch gewijzigde gewassen (ggg's) hun beloften in. Dat blijkt uit een recent rapport van Greenpeace International, "Counting the Cost of Genetic Engineering". In dat rapport worden verschillende gevallen beschreven waarin ggg's blijken te falen op het veld en in de markt.

Genetisch gewijzigde soja blijkt in de Verenigde Staten niet de beloofde hogere opbrengst op te leveren. In Colombia wordt het genetisch gewijzigd katoen ondanks de modificatie voor insectresistentie toch door insecten aangetast. De teelt van herbicidentolerante ggg's leidt tot de ontwikkeling van herbicidentolerantie bij onkruiden, waardoor meer handarbeid en meer chemicaliën nodig zijn om dat onkruid te bestrijden.

Naast dit landbouwkundig falen, veroorzaken ggg's ook op andere vlakken economische kosten. Om te beginnen is de aankoop van ggg-zaden duurder dan die van conventionele zaden. De sterke publieke afwijzing van ggg's maakt bijkomende kosten voor de scheiding van ggg's en conventionele gewassen onvermijdelijk. Zowel op het veld en tijdens de oogst als tijdens het transport en bij de verwerking moeten bijkomende maatregelen genomen worden om vermenging te voorkomen. Vaak komen die kosten op rekening van de conventionele producten. Maar zelfs de beste scheidingssystemen zijn niet honderd procent waterdicht. Wanneer toch besmetting wordt vastgesteld, lopen de kosten voor de landbouw- en voedingsindustrie erg hoog op. Een recent voorbeeld daarvan is de besmetting van het Canadese lijnzaad dat eind 2009 naar Europa werd uitgevoerd, wat tot een instorting van de lijnzaadmarkt heeft geleid.

Linn Dumez

lees verder

~ Actueel ~

Onduidelijkheid troef na federaal luchthaven 'akkoord'

Twee weken geleden vond in het Vlaams parlement een discussie plaats over het federaal luchthavenakkoord. Dat akkoord werd via de pers verkocht als het definitieve akkoord over vliegroutes en windnormen. Discussies en rechtszaken zouden dankzij dit akkoord voor eens en altijd tot het verleden behoren. Dat lijkt echter twijfelachtig.

De Vlaamse parlementsleden wilden van Vlaams minister voor Leefmilieu Joke Schauvliege (CD&V) horen of haar federale collega voor mobiliteit Etienne Schouppe (CD&V) overleg had gepleegd met de gewesten over dit akkoord. Dat blijkt niet het geval te zijn. Zelfs de studie van experts die aan de basis ligt van het akkoord, werd niet aan de gewestregeringen bezorgd. Minister Schauvliege moest dan ook het antwoord schuldig blijven op vragen over de impact van dit akkoord. Zal de geluidshinder afnemen met dit akkoord? Zal de geluidsoverlast verschuiven van de ene naar een andere zone? Hoe zit het met de verdeling van de vluchten tussen Vlaanderen en Brussel? Er kwam geen antwoord op de vele vragen.

Erik Grietens

lees verder

Wijzig uw abonnementsgegevens op bondbeterleefmilieu.be.

© Copyright BBL 2010