

## **Bezwaarschrift GRUP Oosterweelverbinding- wijziging**

**Aan de Vlaamse Commissie voor ruimtelijke ordening**

**p/a Ruimte Vlaanderen, Koning Albert 11 laan 19 bus 16,1210 Brussel.**

**Afgegeven op districtshuis Antwerpen, Lange Gasthuisstraat 22, 2000 Antwerpen, omstreeks 15 uur.**

afgezien van zeer veel bezwaren en kritiek op onderdelen van de MER rapporten, rapporteringen en politieke besluiten die in dit verband genomen werden willen ondertekenaars in deze benadering in gaan op de o.i. zeer zwaarwegende principiële bezwaren die maken dat dit MER niet de basis kan vormen tot de regeringsbeslissingen die op 14 februari en later werden bekendgemaakt. Noch kunnen zij dienen voor een voortzetting in de MER A 102 en R 11 bis en daar dienen voor "beslist beleid". Deze MER resultaten komen immers op basis van dit GRUP pas nu in een noodzakelijke inspraakfase, en lijken om vele redenen zeer aanvechtbaar.

Onderstaande redenering werd reeds bij herhaling gepubliceerd in opiniestukken in De Wereld Morgen, in de Web Knack, en op het web van Ademloos.

Zij werd ook gedeeld met de cel MER.

Ze werd ook gepresenteerd aan de pers en aan het publiek op de dertiende Horta avond die in februari 2014 door Ademloos en stRaten-generaal georganiseerd werd. Wij blijven ter beschikking voor aanvullende gegevens en interpretaties.

Deze principiële bezwaren laten zich als volgt samenvatten:

### **1) het MER werd niet uitgevoerd op onafhankelijke, wetenschappelijke en transparante wijze:**

- a) de politiek heeft zich vanaf het prille begin in de procedures én timings én de communicatie van dit MER bemoeid, wat onafhankelijkheid hypothekeert en vooringenomenheid stimuleert, hetgeen in strijd is met de basisprincipes van een MER.
- b) de N.V. BAM (regeringsinstrument onder permanente regeringscuratele) als een van de insprekers heeft altijd een belangrijke rol en betrokkenheid opgeëist in de behandeling van de verschillende insprekers;

Bij de onafhankelijke studie van Arup/sum werd nochtans bewezen dat dit ook volstrekt anders kan (en moet);

Deze punten worden ongetwijfeld uitputtend behandeld door het bezwaarschrift van stRaten-generaal, wat wij op dit niveau wensen te ondersteunen.

- c) de BAM benoemde alle MER experts en koos deze voor alle disciplines uit medewerkers en/of in één geval ex-medewerkers van TV SAM.

TV SAM werd nochtans speciaal opgericht met het oog op het realiseren van alle onderliggende studies die hebben geleid tot het zogenaamde BAM tracé;

Als 8 experts op deze wijze geselecteerd worden uit vele tientallen andere erkende kandidaten per deeldiscipline is dat geen toeval maar systeem.

Dit systeem is in strijd met de basisprincipes van onafhankelijk, onpartijdig onderzoek. Dit systeem tart de notie objectief wetenschappelijk onderzoek.

- d) ook de deelrapporten i v m tunnels (N.V. ROTS) én de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse werden geheel of gedeeltelijk uitbesteed aan studie bureaus die tot de vaste kernleveranciers van de N.V. BAM behoren, w.o. Arcadis. (Arcadis staat voor de A in TV SAM).

Ook hiervoor zijn tientallen andere bureaux beschikbaar in binnen en buitenland.

Dit bevestigt dat het om een vast keuzesysteem gaat: "alleen werken met volk uit eigen stal".

Hiermee wordt voldoende duidelijk gemaakt dat de Milieu Effecten Rapportering niet de bedoeling had op onafhankelijke wijze een objectieve vergelijkende wetenschappelijke rapportering uit te voeren. Integendeel betrokkenheid bij de 13 jarige geschiedenis van wat leidde tot het "BAM tracé"/Oosterweel tracé was de essentiële voorwaarde om geselecteerd te worden.

Dit is in strijd met de letter én de geest van MER als beleidsinstrument:

*"onafhankelijk, vergelijkend, (streng) wetenschappelijk onderzoek naar de beste oplossing van een gegeven problematiek".*

Deze basisfout kleurt helaas het verloop én het resultaat van dit onderzoek én de politieke besluiten die eruit getrokken werden.

## 2) deze MER creëerde gewild en systematisch kennislacunes:

in onze commentaar concentreren wij ons op die elementen die het meest relevant zijn voor de medische en milieugevolgen van dit dossier:

a) Ademloos & vrienden vroeg en verkreeg de opname van **afstandspimeters** tot de te onderzoeken tracés in de richtlijnen van het MER onderzoek.

Deze staan ook als relevant beschreven in het uitvoerige MER literatuuronderzoek.

Deze zijn in tientallen wetenschappelijke onderzoeken nl. bepalend gebleken qua impact op de volksgezondheid.

Deze perimeters overleefden alle richtlijnveranderingen tot 27 oktober 2013.

Op 28 oktober werden ze zonder voldoende onderbouw geschrapt. Wij maakten en maken hier sterk voorbehoud voor.

Deze ingreep is volstrekt arbitrair. Deze afstandspimeters zijn een noodzakelijk ingrediënt van dit soort van MER en laten een unieke, snelle en doeltreffende lezing toe van de te onderzoeken milieu-effecten qua gezondheid.

Deze gegevens zijn beschikbaar. Ademloos maakte zelf een benaderende' berekening op drie werkdagen.

Bij gebrek aan de fijnste deelgegevens is het benaderend. Het is o.i. zeker dat deze studie aangevat werd. De richtlijn werd immers pas op 28 oktober geschrapt, exact 10 dagen voor persvoorstelling van de voorlopige MER.

Wij wensen te weten waarom deze rapportering op dat stadium uit het onderzoek gegooid werd en wij wensen dat deze gegevens alsnog gerapporteerd worden, of minstens ter beschikking gesteld.

Voor werkelijk onafhankelijk onderzoek.

Wij verwijzen verder naar het bezwaarschrift van Ademloos met daarin opgenomen de perimeters 500 en 1500 "uitdeze eigen benaderende productie".

ALLE onderzochte tracés hadden op basis van deze perimeters vergeleken en gerapporteerd moeten worden.

Het is onaanvaardbaar dat zo'n belangrijke richtlijn zonder enig overleg met de inspreker (Ademloos & vrienden) verwijderd wordt op nog geen werkweek van de eerste ontwerp rapportering.

Het is evenzeer onaanvaardbaar dat hierop nooit teruggekomen werd ondanks alle verzoeken hieromtrent.

Dit is moedwillig volharden in den boze.

De vervangende methode bestudeerd 49 gemeentes, opgedeeld in ontelbare cellen en deze methodiek levert per definitie alleen "microscopische verschillen omdat iedere waarneming beoordeeld wordt tegen gigantische hoeveelheden andere waarnemingen". Alle verschillen worden "uitgemiddeld" tot ze tot voorspelbaar microscopische verschillen herleid zijn.

Wat de evidente opzet van deze maatregel was.

Dit behoort tot de notie "**design van een studie**".

In dit geval mogen we spreken van "design to fit necessary results".

In deze MER werden zowel qua luchtverontreiniging als qua geluid methodes en normen gehanteerd die niet tot de medisch gangbare behoren, die systematisch leidden tot een situatie waarbij de verschillen tussen de tracés volstrekt niet of onderbelicht werden, waardoor de mobiliteitsaspecten uitiem overbelicht en uitvergroet werden. Een MER wordt nochtans verondersteld evenwaardig aandacht te besteden aan medische en milieu-aspecten.

Dit gebeurde dus systematisch niet.

Dit wijst zonder twijfel op een vooringenomenheid bij de opdrachtgever, de N.V. BAM en bij een permanente doorwegende sturing van het MER via de keuze van de 8 experts en de meeste andere leveranciers van deelstudies gestimuleerd door de totale gezagsstructuur van dit MER.

Duidelijk lijkt dat noch het coördinatiebureau, noch de cel MER in staat was de "notie onafhankelijk, onpartijdig wetenschappelijk onderzoek" in de praktijk te bewaken en/of hard te maken. Dit is zeker onaanvaardbaar in de context van het potentieel grootste bouwproject van Europa.

Het ware wellicht interessant na te gaan hoeveel de totale facturatie bedraagt van TV SAM, haar samenstellende bureaus en de N.V. Rots.

Om op deze wijze vast te stellen dat er een exclusieve samenwerking tussen medewerkers van deze ingenieursbureaus gedurende de gehele ontwikkelingsfase van dit project bestaan heeft.

Er weze op gewezen dat hier bovendien sprake is van recidive.

Wij verwijzen hiervoor verder naar de bezwaarschriften van Ademloos, Ademloos 2070, stRaten-generaal en Dr. Ir. Herlinde Smets.

b) wij wensen uiteraard uitgeklaard te zien, waar de gegevens van het perimeter onderzoek gebleven zijn.

Want de sterke verdenking bestaat natuurlijk dat die op het moment van de "wegschrijving" uit de richtlijn op 28/10 beschikbaar waren. (En naar alle waarschijnlijkheid nefast voor het voorkeurstracé?).

c) Wij wensen te weten wanneer de vervangende methodiek opgestart is binnen dit MER, want het is mathematisch volstrekt uitgesloten dat deze methodiek slechts bij opname in de richtlijnen opgestart is om op 8 november reeds opgenomen te zijn in de project MER. Wij maken voorbehoud voor deze opname en eisen de opname van de oorspronkelijke richtlijn.

d) gebrek aan "synthese" in onderzoeksresultaten:

-) in dit MER onderzoek werden zeer uitputtende hoeveelheden berekeningen uitgevoerd omwille van o.m. de hoeveelheden tracés naast de verschillen van sturingsmechanismen e.d.

Dit maakte het rapporteren op basis van synoptische tabellen noodzakelijk.

Dit geldt in uitgesproken mate voor de verkeersmodellering.

Dit geldt ook voor de gekozen methode van analyse en rapportering van "luchteffecten" ter vervanging van de perimeterrichtlijn.

Dit geldt ook voor de geluidsrapporteringen, waarbij de norm zo hoog werd gelegd dat er in Antwerpen nauwelijks nog een geluidsprobleem blijkt te bestaan.

Dit alles leidde tot rapporteringen waarin de lezer niet kon beoordelen wat beter of minder functioneerde, tenzij door zelf aan het opstellen van synoptische tabellen te beginnen. Dit is zeer moeilijk en zeer tijdrovend. Synoptische modellen zijn nochtans schering en inslag in dit soort van rapporteringen.

De afwezigheid daarvan leidt zonder enige twijfel tot het in sterke mate uitdunnen/ bemoeilijken van de mogelijkheden tot participatie waar een MER verondersteld wordt faciliterend in op te treden. De vraag stelt zich dan ook waarom dit in geen enkel stadium gebeurde.

Waarom dit niet na de klachten hieromtrent geformuleerd alsnog gebeurde, dit is hoofdzakelijk computer tijd.

Men volhardde bewust in de boosheid. Een veel kleinschaliger onderzoek als bijv het recentste onderzoek van de Liefkenshoek rapporteerde wel op deze wijze.

Wij maken hier voorbehoud voor en vragen ons bovendien af of alleen voor de kring der "ingewijden" deze synoptische tabellen toch niet gemaakt zijn?

Wij vragen dat in deze leemte voorzien wordt.

d) het MER onderzoek weigerde relevante aspecten van andere insprekers dan de N.V. BAM te onderzoeken, op arbitraire gronden.

Het design van een MER onderzoek wordt verondersteld zich optimaal te richten op het systematische en correcte zoeken naar de beste oplossing voor de gegeven problemen. Dit is in dit MER bewust niet gebeurd. Waarvoor en waardoor de in dit hoofdstuk geduide kennislacunes ontstonden. Wij beperken ons hier (opnieuw) tot enige aspecten van het Meccano voorstel en van de eigen bijdrage van Ademloos & vrienden:

-) het oorspronkelijke Meccanovoorstel beperkte zich tot de 3/4 cirkel beginnende in Melsele en eindigende bij Wommelgem.

(Zonder R 11 bis dus).

Op basis van door TML onafhankelijk uitgevoerde modellering bleek dit tracé uitstekend te functioneren.

Aangezien een "state of the art" oplossing voor de R 11 bis niet zeker is, opnieuw zeer duur is en door experts zeer betwist wordt, was en is een onderzoek van deze variëteit zonder R 11 bis relevant en is de weigering hiertoe onvoldoende onderbouwd en arbitrair. Beoordelen welk "tracésysteem" het beste is zonder de R 11 bis is dus een belangrijke onderzoekshypothese.

Temeer daar eventuele uitvoering ten minste twee à 3 regeringstermijnen verwijderd is van Peeters 2 die dit "beslist beleid" vastlegde.

-) de Meccano werd ingediend met uitvoerige opgave van waar intunneling mogelijk was. O.a. in Zwijndrecht en vanaf Merksem (Groenendaallaan) tot de zuidelijke ring. Dit werd niet onderzocht om volstrekt arbitraire redenen. Aangezien ondertunneling hier mogelijk was en deze mitigerende maatregel bij uitmuntendheid geschikt is voor milieu-effecten is dit onaanvaardbaar.

De bewering dat ondertunneling bij de verschillende tracés allemaal mogelijk is is niet correct en niet meer dan een bewering.

De verkeersstromen van de verschillende tracés zijn ook dusdanig verschillend dat dit én een effect heeft op de uitvoerbaarheid én op de kostprijs.

Deze intunneling in deze MER niet onderzoeken is dus een enorme kennislacune en onaanvaardbaar.

Een werkelijk onafhankelijk onderzoek zou natuurlijk deze conclusie getrokken hebben. Maar het onderzoek ging systematisch niet om de beste oplossing maar om de keuze voor de eigen voorkeursoplossing tot iedere prijs.

-) het Meccanovoorstel en de briefwisseling daarna vroegen uitdrukkelijk dat iedere vorm van sturing op alle tracés en tracévarianten zou toegepast worden; Dit is ook opgenomen in een richtlijn, ook m.b.t. de gedifferentieerde tol.

Dit is achteraf systematisch geweigerd en achteraf nog altijd maar zeer ten dele gebeurd, hoewel een eerste benadering duidelijk aantoonde dat de gesuggereerde verschillen tussen het BAM tracé en het Meccanotraccé geheel of grotendeels achterhaald werden. De gezondheidsimpact hiervan werd tot vandaag evenmin onderzocht, hoewel deze gegevens in combinatie met de perimeters essentieel lijkt. Dit is onaanvaardbaar omdat de gezondheidseffecten tot de essentie van een MER behoort. Dit leidt onvermijdelijk tot volgende zware conclusie:

### **3) het hele onderzoeksopzet en de onderzoeksuitvoering ademen "vooringenomenheid/voorbedachtheid":**

De regering besliste na de niet gerespecteerde volksraadpleging (60 % neestemmers tegen het BAM tracé) tot het Masterplan 2020.

Qua weginfrastructuurwerken voorzag dit o.m. het BAM tracé en de A 102 en de R11 bis.

Dit was opnieuw een één en ondeelbaarplan.

Sinds de aanneming van dit plan vanaf maart 2010 (en later) werd het Meccanotraccé te vuur en te zwaard bestreden, werden nog voor de volledige bekendheid van dit plan verklaringen afgelegd dat het niet werkte, niet compatibel was met van alles en nog wat. Werd het VVC bereid gevonden het te veroordelen en naar de prullenmand te verwijzen.

Maar veel erger kan ook nog: de Vlaamse regering gaf dezelfde maand waarop Meccano haar plaats kreeg in het MER onderzoek een bouwvergunning af voor de bouw van een gevangenis op de Meccano.

De gevolgen qua verlenging van het Meccanotraccé werden volledig doorgerekend in de MKBA.

Hierover vond geen overleg plaats. Deze "machtsgreep" staat natuurlijk absoluut haaks op de filosofie zelf van een MER.

*Maar zo vervulde de Minister President zijn dure parlementaire belofte dat hij het Masterplan 2020 zou betonnen.*

Hij hield woord.

Dit is het gedrag van een regering die niet over de vereiste "MER mentaliteit" beschikt en deze MER mentaliteit ook niet aanmoedigt op het niveau van haar onderliggende bestuursorganen.

Integendeel. Zowel het VVC als de N.V. BAM als de betrokken regeringsonderdelen (kabinetten vakministers, IKW's) werden bij talloze gelegenheden ingeschakeld om dit regeringsoptreden uit te voeren. Door deel te hebben aan de "operatiebetonnening". Dergelijk vooringenomen gedrag overleeft meestal niet de finale juridische toetsing.

Met MER mentaliteit bedoelen we de zoektocht naar de "beste oplossing".  
De regering zocht sinds 2004, de oprichting van BAM, nooit meer naar de eventueel betere oplossing maar onverdroten naar de uitvoering van de "missie van BAM": realiseer het BAM tracé tussen Zwijndrecht en het Sportpaleis" door de aanleg van een derde SCHEMDEKRUISING;

Dit is de bepalende verklaring voor dit hele langzamerhand epische drama.  
Waarin goedwillende burgers oplossingen of deeloplossingen aandragen, die daarna door de elkaar opvolgende regeringen bestreden worden.  
*Het uitgangspunt is dus: de Ring moet gesloten worden, via een aanvullende Scheldekruising, op het BAM tracé.*

Dat leidde tot het design van dit MER. Waarbij het hele onderzoek ondergeschikt werd gemaakt aan de noodzakelijke uitkomst.  
Dat leidde tot de keuze van de bepalende experts/leveranciers.  
Dat leidde tot de totaal politiek bepaalde afwikkeling van dit onderzoek.  
Dat leidde tot het nooit vertoonde doorbreken van de neutraliteit tijdens het onderzoek van de politiek door de opdracht tot communicatie van de ontwerpMER op 8 november.  
De CEL MER werd verplicht hieraan deel te nemen, zonder dat zij het rapport al had kunnen lezen. Er bleken honderden fouten in te zitten.  
Dat leidde weer tot het eindresultaat waarbij de (arme) CEL MER, bewaker van kwaliteit en deontologie (!) 2 dagen kreeg voor de finale goedkeuring van het definitieve verslag. Decretaal hebben ze recht op 52 dagen. De vorige Oosterweeditie gebruikte daarvan 32 dagen. Het is natuurlijk aan niemand uit te leggen dat dit MER door hen op 2 dagen gelezen, bestudeerd en goedgekeurd kon worden. Dit leidde tot volgende slotconclusie:

#### **4) "het Oosterweel tracé is het beste tracé omdat het het dichtst bij de stad loopt".**

Hiermee wordt het geëvolueerde denken rond mobiliteit in stedelijke gebieden van de laatste 25 jaar in één regel herschreven.  
Hiermee worden perifere omleidingen als die van Eindhoven, Lyon, Lille en tientallen andere steden geridiculiseerd.  
Hiermee wordt het advies van de Strategische Adviesraad van Welzijn Gezondheid en Gezin (SARWGG) straal genegeerd. Dit luidde dat Vlaanderen om gezondheidsredenen moest beginnen met het splitsen van woon- en transportfuncties. Dit werd in juni 2013 aan de Vlaamse regering overhandigd.

De regeringsbeslissingen a.g.v. dit MER mogen dus geen voorwerp uitmaken van een GRUP.

Evenmin mag het "beslist Beleid" op basis van deze MER bepalend zijn voor de organisatie van A 102 en R 11 bis.

#### **5) naar een volwaardig MER A102 en R 11 bis**

De A 102 en R 11 bis zijn niet meer of minder dan de samenhangende onderdelen van het Masterplan.

Hierin wordt bovendien het nieuwe concept Ringland opgenomen, als alternatief traject.

Ook deze MER wordt (per definitie) verondersteld op zoek te gaan naar de beste oplossing voor Antwerpen (en omstreken).

De regering Peeters 2, op dat moment volstrekt in verkiezingsmodus, dus met deonthologiesch beperkte bevoegdheden, heeft desondanks gemeend dat deze MER

alleen mocht verder werken met de resultaten van het "Beslist Beleid" op basis van de MER Oosterweel.

De procedures van deze MER zijn evenwel nog volledig onderworpen aan de noodzakelijke inspraakonderdelen zoals deze GRUP.

Het lijkt dan ook in strijd met de noodzakelijke voorwaarden van degelijk bestuur dat dit beslist beleid nu reeds tot vertrekpunt van volgende procedures wordt gemaakt.

Men drijft zo de spot met de in se zeer waardevolle inspraakprocedures die bestaan rond openbare werken.

Dit zal onvermijdelijk leiden tot de verdere strijd tussen Antwerpse burgers en burgerinitiatieven.

Dit zal onvermijdelijk leiden tot juridische confrontaties.

Op 14 februari riep de voorzitter van BAM de actiegroepen en burgers op in de spiegel te kijken voor zij juridische acties beginnen.

Wij roepen politiek en overheid op minstens tijdelijk deze tanker stil te leggen en wijsheid en overleg aan boord uit te nodigen.

De actiegroepen maken overleg niet onmogelijk. De actiegroepen zoeken geen conflictmodel. Ook niet met de nieuwe Vlaamse regering.

De actiegroepen dienen dit bezwaar in opdat de werkmethode zoals van 2000 tot 2014 gehanteerd werd zou vervangen worden door een modernere, vruchtbaardere en respectvolle werkmethode.

## **6) een laatste pleidooi voor een gezonde stad:**

in het bezwaarschrift van Ademloos zijn op pagina 10 de perimeters van 500 en 1500 meter afgebeeld en van cijfers voorzien, met uitleg van de belangrijkste gezondheidseffecten. Van de totale Antwerpse bevolking van ca 511,000 mensen (ca 550,000 bij realisering van een groot project, welk dan ook) wonen er nu ca 104,171 (marge een paar procent?) (probleemloos exact te berekenen door de stadsdiensten). Dit is 20 % van alle Antwerpenaren. In dit gebied staan 99 scholen, 4 ziekenhuizen, 17 serviceflats, 7 woonzorgcentra.

Dit gebied is een stad. Ongetwijfeld de bij uitstek ongezondste stad van België/Vlaanderen.

Binnen een straal van 1500 meter van de autostrades wonen in Antwerpen 344,762 Antwerpenaren, of ruim 2 op 3.

De gezondheidsrisico's hiervan zijn gedocumenteerd. Zie bezwaarschrift Ademloos of website [Ademloos.be](http://Ademloos.be) rubriek gezondheid.

In deze zone bevinden zich voor kwetsbare groepen 320 scholen, 11 ziekenhuizen (waarin meer dan 90 % van alle bedden!), 34 serviceflats en 20 woonzorgcentra. In deze zone bevindt zich waarschijnlijk ook ruim 2/3de van de binnenstedelijke tewerkstelling, sport- en recreatie infrastructuur, etc.etc.

Deze bevolkingsgroep vormt in feite de grootste stad van Vlaanderen.

Dat deze dimensie niet onderzocht werd is dus schuldig verzuim.

Dat dit ondanks alle herhaalde verzoeken nooit nog maar heroverwogen werd is bewust schuldig verzuim.

Wij durven als hypothese formuleren dat de bestudering van de Meccano met de combinatie van gedifferentieerde tol én maximale overkapping tot de noodzakelijke grootschalige sanering zou leiden.

Dit niet onderzoeken is dus onaanvaardbaar. In dit onderzoek zou in feite ook het best het Ringland concept meegenomen worden.

7) een laatste pleidooi voor het behoud van 140 hectare natuurgebieden:

alleen bij het BAM tracé sneuvelen bestaande natuur-, en bosgebieden in het Vlietbos, de Blokkersdijk, het St. Annabos, het Noordkasteel tot een orde van grootte van 140 hectare.

Dit wordt in feite met de mantel der liefde bedekt in dit MER.

Wij tekenen ook hiertegen bezwaar aan.

Ook dit is een aanslag op de volksgezondheid van Antwerpen.

Dat deze aanslag alleen optreed bij het concept BAM tracé maakt het "wegschrijven" van de negatieve effecten des te schrijnender.

Wij doen een ernstig beroep op alle instanties deze ongewenste en betreurenswaardige gang van zaken te herzien.

Wim van Hees  
Patricia Peeters

<Adres verwijderd>