



Advies: Ontwerp plan-MER Oosterweelverbinding
Datum: 23 november 2013
Document: Adoma13a17_planMER Oosterweel

Advies betreffende het ontwerp plan-MER Oosterweelverbinding

Dit advies werd opgesteld op eigen initiatief. De intentie daartoe werd kenbaar gemaakt op de bijeenkomst van de raad van 24 oktober 2013, in het bijzijn van een vertegenwoordiger van het kabinet van schepenen van leefmilieu, Ait Daoud.

Met dit advies wenst de Adviesraad voor Duurzame Ontwikkeling en Milieu Antwerpen uitdrukkelijk geen uitspraak te doen inzake voorkeur voor één of meerdere van de in de plan-MER bekeken alternatieven. Wel hebben de leden van de raad zich in een collectieve inspanning gebogen over de kwaliteit en volledigheid van voorliggende documenten. Omwille van de zeer hoge tijdsdruk werd beslist een steekproef te nemen van enkele deelrapporten. De documenten werden ons pas op 20 november ter beschikking gesteld. Tijdens de raadszitting van 21 november werd ons door een vertegenwoordiger van het kabinet van schepenen voor mobiliteit, Kennis, gemeld dat het college een beslissing omtrent zijn advies aan de dienst MER wenst te nemen op 29 november en dat input daarvoor ten laatste op 25 november wordt verwacht.

Volgende deelrapporten werden bekeken:

- Deelrapport 4: Mobiliteit
- Deelrapport 7: Fauna en flora
- Deelrapport 8: Landschap en erfgoed
- Deelrapport 10: Lucht

Daarbij werden telkens de desbetreffende passages in deelrapport 13 (Synthese en conclusies) bekeken, alsook bijlagen in voorkomend geval.

Uit deze steekproef blijkt een relatief onevenwicht tussen de verschillende deelrapporten. Over het algemeen werd een degelijke inventarisatie vastgesteld, maar alleszins in de **deelrapporten 7** (fauna & flora) en **8** (landschap & erfgoed) is er een **gebrek aan transparantie omtrent het referentiekader en de gehanteerde methodologie bij het toewijzen van effecten**. Deelrapport 1 (inleiding) vermeldt in dit verband (p.38) dat scores waar mogelijke werden toegekend op basis van eenduidige kwantitatieve criteria en anders op basis van 'expert judgement'. Dit laatste mag echter geen aanleiding zijn om geen inzicht te verschaffen in hoe men tot de gepresenteerde conclusies komt.

Voor wat betreft **deelrapport 8**, wordt door de auteur zelf aangegeven dat de geïdentificeerde verschillen tussen de onderzochte alternatieven zich voordoen "op verschillende plaatsen en binnen verschillende effectgroepen" (Deelrapp. 8: p.113). Dit laat zich niet eenduidig vertalen in **globale overzichtstabellen**, wat wel gebeurt. In het deelrapport worden de beperkingen hiervan weliswaar erkend, maar dat neemt niet weg dat de doorheen het rapport aangebrachte nuanceringsen volledig uit het zicht verdwijnen in de eindconclusies. Bovendien blijft de afweging van het doorwegen van verschillende effectgroepen een veeleer subjectieve oefening die **onvoldoende beargumenteerd** wordt in dit deelrapport en mede daardoor nog sterk vatbaar is voor debat.



Vooral **deelrapport 7** bevat bovendien **meerdere tracé-gebonden inconsistenties in het toewijzen van effecten**. Zo worden milderende maatregelen bij het Oosterweel-tracé op alle vlakken als positief geëvalueerd, terwijl deze in het geval van het Meccano-tracé op geen enkel vlak een verbetering in quoteringsopleveren (Deelrapp. 7: p. 58 & 59). Waarom, is niet duidelijk. Ook wordt ervoor geopteerd om de reeds uitgevoerde mitigerende maatregelen door de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) in de eindbeoordeling enkel in rekening te brengen voor het BAM-tunneltraject. Nochtans suggereert de conclusie van dit deelrapport zelf dat deze reeds gerealiseerde mitigatie ook kan aangewend worden om de effecten te mitigeren van de Scheldetunnel bij de alternatieven Meccano en 2de Kennedytunnel, "aangezien het om gelijkaardige ingrepen en effecten gaat" (Deelrapp. 7: p. 57). De reden waarom deze eigen redenering niet wordt gevolgd in de quoteringsopleveren, is niet duidelijk.

Ook in het **deelrapport 4 (mobiliteit)** staan op verschillende plaatsen **quoteringen die verschillen voor dezelfde procentuele impact**. Zo krijgt scenario REF 2.2.0 als beoordeling (++) voor wat betreft een daling van de trajecttijden voor doorgaand verkeer met 31% (p.99). Voor een daling van de trajecttijden voor havenverkeer met eenzelfde percentage, wordt het scenario REF 1.1.0 evenwel een beoordeling (+++) toebedeeld (p.56). Een gelijkaardige bedenking kan worden geplaatst bij de quoteringsopleveren (++) voor een daling van de trajecttijden voor doorgaand verkeer met 34% voor het scenario REF 2.2.2 (p. 222), terwijl dit scenario REF 1.2.0 een (+++) krijgt voor een verbetering in de trajecttijd met 27% voor het aspect 'bereikbaarheid stedelijke deelgebieden' (p.62). Het betreft hier slechts twee voorbeelden. Op andere plaatsen in dit deelrapport ontbreken referentiecijfers of wordt ogenschijnlijk random gequoteerd zonder duidelijk cijfermateriaal, of in schijnbare tegenstelling met de flankerende beschrijvende tekst. Dit laatste is bijvoorbeeld het geval voor de beoordeling van congestiepunten voor het scenario REF 1.2.2 in tabel 5-12 als (+++) (p. 195) hoewel er uit de beschrijving meer congestiebelasting blijkt dan bij scenario REF 1.2.1. met als beoordeling (++) in tabel 5-10 (p. 192).

Deze onmiskenbare voorbeelden van ongelijke taxatie dragen niet bij tot een groot vertrouwen in de objectiviteit van de beoordelingen en doen op zijn minst een vermoeden ontstaan van een positieve bias ten aanzien van één welbepaald tracé en een negatieve bias ten aanzien van een ander tracé.

Voor alle duidelijkheid, een dergelijke bias vonden we niet terug in het **deelrapport 10 (lucht)**, waarin de **gevolgde methodologie duidelijk is en gevalideerd** en de **conclusies degelijk onderbouwd**. In dit rapport worden de diverse alternatieven wel zoveel mogelijk op gelijke voet gebracht. Hoewel de gebruikte emissiefactoren naar alle waarschijnlijkheid een onderschatting zijn van de realistisch gemeten emissies, is dit een factor die bij alle scenario's speelt. In tegenstelling tot de kwestie van de reeds uitgevoerde mitigerende maatregelen in Deelrapport 7, wordt er hier wel duidelijk op gewezen dat de **intelligente kilometerheffing voor alle scenario's** in rekening dient gebracht, hoewel deze enkel bij het Oosterweel tracé als variant werd vooropgesteld (Deelrapp.10: p.71).

De keuze voor NO₂ is te verantwoorden en de gebruikte metingen werden gevalideerd in een Europees onderzoeksproject, wat hun betrouwbaarheid verhoogt. NO₂ geeft een goede indicatie voor de aanwezigheid van EC, wat op zich een betere indicator zou zijn, maar daarvoor bestaan momenteel nog geen normen. De concentraties aan EC worden door de VMM echter wel gerapporteerd en worden ook in de tekst meegenomen. In het begin wordt echter vermeld dat deze waarden niet gemeten werden. In de conclusie wordt het significantiekader toegepast op het verschil in oppervlakte van het gebied waar de jaargemiddelde NO₂-norm van 40 µg/m³ overschreden wordt. Dat is een goede methodologie, omdat die correspondeert met overschrijdingen in PM10, PM2.5, EC en benzeen. Het verbaast dan ook dat de **keuze voor NO₂ niet werd doorgetrokken in het deelrapport 12 (mens-gezondheid)**. Zonder een doorgedreven analyse van dit rapport te hebben kunnen doen, valt



ADVIESRAAD VOOR DUURZAME ONTWIKKELING EN MILIEU ANTWERPEN

het op dat daarin bij de berekening van de DALY's enkel gekeken wordt naar PM2.5, terwijl men ook had kunnen vertrekken van het significantiekader voor NO₂ en de in het deelrapport lucht berekende concentratiecategorieën, wat een duidelijkere correlatie zou opleveren met EC.

In het **deelrapport lucht** wordt voorts gewezen op de **nood aan brongerichte maatregelen** en het feit dat hoe dan ook de verkeersintensiteit dient verminderd, omdat bij alle voorliggende varianten het probleem blijft dat de R1 te dicht bij de stad ligt. Er wordt in dat verband verwezen naar een rapport van VITO (Lefebvre et al, 2011) aangaande maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren en geluidshinder te reduceren in de stad Antwerpen (Deelrapp. 10: p.111). Dit nuanceert de bevindingen van het deelrapport mobiliteit, waarin het Oosterweel tracé als verkeerskundig het meest performant wordt aangeduid. Het hoger aantal rijstroken in deze variant, dreigt echter net te leiden tot het aantrekken van bijkomend verkeer en dat mag niet de bedoeling zijn.

CONCLUSIE

Het ontwerp plan-MER geeft op verschillende plaatsen aan dat, voor wat betreft milieueffecten, het vaak om geringe verschillen tussen de onderzochte alternatieven gaat. In dergelijke context is het **van belang dat er zorgvuldige afwegingen worden gemaakt die duidelijk worden verantwoord**. Het niet in rekening brengen van de impact van werfzones in het Deelrapport 7, het slechts aan één alternatief toewijzen van mitigerende effecten van maatregelen die ook voor andere alternatieven zouden kunnen gelden, het laag inschatten van de natuurwaarde van het Sint-Annabos en het vage criterium "nabijheid" voor het inschatten van de mogelijke impact van het Mecano tracé op het natuurreservaat Oude Landen, tonen aan dat hier nog **ruimte voor verbetering** is.

De gevonden onzorgvuldigheden doen afbreuk aan de gehele kwaliteit van dit ontwerp. Een grotere transparantie bij het toewijzen van effecten en het doorvertalen daarvan naar de eindconclusies is zeker voor de disciplines mobiliteit, fauna & flora en landschap & erfgoed aan de orde.

Daarnaast bevat minstens twee deelrapporten (4, Mobiliteit en 7, Fauna & Flora) meerdere tracé-gebonden inconsistenties bij het toewijzen van effecten.

De ADOMA vraagt daarom aan de Stad om de dienst MER deze bemerkingen over te maken en deze versie van de plan-MER voorlopig een negatief advies te geven tot verdere aanvullingen en verduidelijkingen door de opstellers een duidelijk inzicht in de gepresenteerde conclusies toelaten.

In bijlage voegen we aanvullend op de hoger vermelde knelpunten deze passages toe die alvast voor de Deelrapporten 7 (fauna & flora) en 8 (landschap en erfgoed) bijkomende aandacht vragen.

Namens de adviesraad

Anne Bergmans
Voorzitter ADOMA





Bijlage 1: Bedenkingen m.b.t. Deelrapport 7, Fauna & Flora

INHOUDELIJKE OPMERKINGEN

1. Versnippering en barrièrewerking:

wordt terecht als één van de belangrijkste ecologische effectgroepen benoemd en besproken (Deelrapp. 7, Fauna & Flora: p. 31). Het is daarom eigenaardig dat de ecologische verbindingfunctie van bermen niet wordt erkend:

Hoewel bermvegetaties zich als interessante gemeenschappen kunnen ontwikkelen, wordt er in dit MER vanuit gegaan dat hun ecologische waarde gerelativeerd dient te worden door randeffecten van de aanliggende wegenis. (Deelrapp. 7, Fauna & Flora: p. 35)

Opmerkingen ADOMA:

- De aanliggende wegenis vermindert niet het belang van de verbindingfunctie, die -zeker in de Antwerpse context- niet kan gerelativeerd worden.
- De bermen van het ring-complex werden floristisch geïnventariseerd in het kader van de opmaak van het Bermbeheerplan R1. De resultaten daarvan spreken de 'veronderstelling' als zou de ecologische waarde gerelativeerd mogen worden, grondig tegen (zie ook opm. 1 onder 'Technisch').
- In het Bovenlokaal Groenplan Antwerpen staat deze groene structuur ingekleurd als 'biologisch kerngebied'
- De Biologische Waarderingskaart (BWK) taxeert het als 'biologisch waardevol'.

2. Reeds uitgevoerde milderende maatregelen in het kader van BAM-tracé:

Deze mitigerende maatregelen betreffen voor een belangrijk deel de inrichting van het gebied Middenvijver (Deelrapp. 7, Fauna & Flora: p. 35).

Opmerkingen ADOMA:

- Op deze milderende maatregel berust onder meer de beoordeling dat de effecten van het BAM-tunneltraject (met nochtans een belangrijke ecotoopinname van beschermd Habitatrichtlijngebied) op fauna en flora, gequoteerd worden als "Verwaarloosbaar tot matig negatief" (Deelrapp. 7, Fauna & Flora: p. 41), terwijl gelijkaardige tunneltrajecten (Meccano & 2de Kennedytunnel) met even veel inname van dezelfde ecotoop de quotering "Significant negatief" krijgen (Deelrapp. 7, Fauna & Flora: p. 44).

Nochtans suggereert de conclusie van dit deelrapport zelf dat deze reeds gerealiseerde mitigatie ook kan aangewend worden om de effecten te mitigeren van de Scheldetunnel bij de alternatieven Meccano en 2de Kennedytunnel, "aangezien het om gelijkaardige ingrepen en effecten gaat" (Deelrapp. 7, Fauna & Flora: p. 57). De reden waarom deze eigen redenering niet wordt gevolgd in de quotering, is niet duidelijk.

- Bovendien kunnen er kanttekeningen worden geplaatst bij de mate waarin hier nog echt sprake kan zijn van mitigerende maatregelen. Ook in het ontwerp plan-MER wordt dit in vraag gesteld, en wordt vermeld: "Een belangrijk gedeelte van Middenvijver werd nu voor 20 jaar in concessie gegeven van een evenementenbureau dat er massa-evenementen wil organiseren" (Deelrapp. 7, Fauna & Flora: p. 18-19).



ADVIESRAAD VOOR DUURZAME ONTWIKKELING EN MILIEU ANTWERPEN

Hoewel het niet om exact dezelfde zone gaat, wordt de functie van de nieuw gecreëerde waterplas als uitwijkplaats voor de (verstoorde) avifauna van Blokkersdijk door de geplande evenementen teniet gedaan. Hierdoor verliezen de genomen maatregelen de facto hun milderende functie. Deze milderende maatregel werd door de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) nochtans bij Europa gemeld. Deze gang van zaken kan dus aanleiding geven tot een klacht bij Europa. Het mag dan ook enige verbazing wekken dat deze maatregel in de eindbeoordeling positief wordt doorgerekend.

3. Ongelijke taxatie:

- a. De milderende maatregelen leveren in het geval van het Meccano-tracé op geen enkel vlak een verbetering in quotering op, terwijl ze dat bij het Oosterweel-tracé op alle vlakken wèl doen (Deelrapp. 7, Fauna & Flora: p. 58 & 59). Waarom, is niet duidelijk.
- b. **Oosterweelknooppunt en traject tussen Scheldelaan en de R1 (excl. viaduct Merksem)**
(Oosterweel-tracé): De inname van **15ha** "*biologisch waardevolle tot zeer waardevolle ecotopen*" en we citeren verder: "*Van belang hierbij zijn ook de bepalingen van het Bosdecreet en het Vegetatiebesluit, met name vegetaties met verbod op wijziging waaronder moeras*" wordt gequoteerd: "**Matig tot significant negatief**" (Deelrapp. 7, Fauna & Flora: p. 40).
Knooppunt A12 (Meccano-tracé): De inname van "*een (relatief beperkte oppervlakte, 025 ha) waardevolle tot zeer waardevolle ecotopen*" en we citeren verder "*Van belang hierbij zijn ook de bepalingen van het Bosdecreet en het Vegetatiebesluit, met name vegetaties met verbod op wijziging waaronder moeras*" wordt gequoteerd: "**Significant negatief**" (Deelrapp. 7, Fauna & Flora: p. 45).
Wij vinden geen enkele mogelijke verklaring voor deze disproportionele quoteringswijze.

TECHNISCHE OPMERKINGEN

1. Niet gebruikte belangrijke gegevens:

- a. De floristische inventarisatiegegevens in het kader van het Bermbeheerplan R1 werden niet gebruikt bij de opmaak van het plan-MER. De resultaten daarvan spreken de 'veronderstelling' als zou de ecologische waarde van de ringbermen "gerelativeerd" mogen worden, grondig tegen (Deelrapp. 7, Fauna & Flora: p. 35).
- b. Intensief inventarisatiewerk door verschillende instanties m.b.t. het Sint-Annabos, levert bewijs dat het hier om waardevolle natuur gaat. Bij wijze van voorbeeld noemen we: talrijke (vaak wettelijk beschermde) vogelsoorten (grote en kleine bonte, groene en zwarte specht sperwer, buizerd, boomvalk, torenvalk, wielewaal, gekraagde roodstaart, houtsnip, grote gele kwikstaart, draaihals, paapje, nachtegaal,...), paddenstoelen (571 soorten) en talloze zeldzame plantensoorten.
Daarnaast staat het gebied ingetekend als 'ecologisch kerngebied' in het Bovenlokaal Groenplan Antwerpen en als 'biologisch waardevol' gebied op de Biologische Waarderingskaart (BWK)
- c. Er wordt i.v.m. het inschalen van de natuurwaarde van de verschillende gebieden niet voldoende verwezen naar de AGNAS-richtlijnen.

2. Implementatie van milderende maatregelen:

Doorheen het rapport wordt uitgegaan van de implementatie van milderende maatregelen en geldt deze veronderstelling ook als basis voor een milde inschatting van de effecten van de werken op





fauna en flora. De niet-implementatie van mitigerende maatregelen geeft echter een heel andere beoordeling van die effecten.

3. Werfzones:

Ook het effect van de werfzones wordt niet in het rapport meegenomen omdat dit enkel voor het BAM-tracé werd onderzocht. De ADOMA meent dat dit element niet helemaal terecht wordt genegeerd: zo toont Figuur 1 (Deelrapp. 1, Inleiding: p. 12) dat werfzones (van het BAM-tracé en dus ook Oosterweel-Noord) grote stukken groengebied en aanzienlijke delen van natuurgebied innemen. Een dergelijke belangrijke impact kunnen werfzones van tracés die niet in of langs natuurgebied lopen, natuurlijk niet hebben. Dit wezenlijke element m.b.t. impact op fauna en flora kan dus wel degelijk op basis van geografische ligging worden ingeschat en meegenomen in de beoordeling.

4. Onduidelijke taxatie:

- a. De oppervlakte ingenomen waardevolle ecotoop is bij uitstek het grootst aan het complex Blokkersdijk (Vogelrichtlijngebied, beschermd landschap, VEN-gebied, erkend natuurreservaat, GWP: natuurreservaat) - Het Rot-Middenvijver (Beschermd landschap, GWP: natuurgebied) - Sint-Annabos (GWP: natuurgebied).

De tabel (Deelrapp. 7, Fauna & Flora: p. 39) met gedetailleerde effectbespreking voor de verschillende tracéalternatieven vermeldt hierover bij **Knooppunt E34: Inname faunistisch belangrijk gebied ter hoogte van Blokkersdijk (vleermuizen, bijzondere broedvogels, pleistergebied, weidevogels), Het Vliet en Het Rot (broedkolonie Reiger, pleistergebied)**.

Deze ingrepen zouden volgens de eigen standaard (Deelrapp. 7, Fauna & Flora: p. 31) de quotering "Zeer significant negatief" moeten krijgen. Ze worden echter minder streng gequoteerd (nl. als "significant negatief"). Waarom, is niet duidelijk.

- c. De situering van het natuurgebied Blokkersdijk "nabij het Meccanotracé" (Bijlage Fauna & Flora, passende beoordeling: p. 28). De term "nabij" lijkt hier wel ruim geïnterpreteerd te worden, houdt geen rekening met de vorm van het tracé ter hoogte van Blokkersdijk (grotendeels tunnel) en suggereert daardoor effecten die er vermoedelijk niet zijn. Zo toont figuur 3 (Deelrapp. 2, Beschrijving alternatieven: p. 12) bv. dat de tunnelmond van het Meccanotracé op aanzienlijke afstand van het natuurgebied gesitueerd is en de wegeis daar bovendien in een sleuf blijft verlopen.

Deze 'inschatting' van nabijheid heeft een impact doorheen het deelrapport: in de tabel (Deelrapp. 7, Fauna & Flora: p. 26) met benoeming van de belangrijkste aandachtsgebieden, worden bij "5. Blokkersdijk" als relevante tracés, het OWV-tracé, de centrale tunnel en het Meccano-tracé genoemd. Om bovenvermelde redenen kunnen vraagtekens worden geplaatst bij de vermelding van het Meccano-tracé in deze context. Het BAM-tracé en het centrale tunnel-tracé lopen daarentegen wél op maaiveldhoogte langs natuurreservaat Blokkersdijk.

Conclusie van de ADOMA mbt deelrapport Fauna & Flora:

Het voorstel rapport-MER Oosterweel bevat niet alleen een reeks tracé-gebonden inconsistenties in het toewijzen van effecten op fauna & flora, maar een gebrek aan transparantie m.b.t. het referentiekader en de gehanteerde methodologie verhinderen een inzicht in hoe men tot de gepresenteerde conclusies komt.



Bijlage 2: Bedenkingen m.b.t. Deelrapport 8, Landschap en erfgoed

INHOUDELIJKE OPMERKINGEN

1. Onderwaardering ecologische waarde Sint-Annabos

Net als in deelrapport 7 (zie bijlage 1), wordt de ecologische waarde van het Sint-Annabos in dit rapport onderschat: "Het St.-Annabos is een vrij steriele aanplant van canadapopulieren, Amerikaanse eik en paardekastanje, waarvan de landschappelijke waarde eerder beperkt is. Enkel het oostelijk deel kent meer variatie (voorkomen van o.m. beuk)." (Deelrapp. 8, p.47)

Opmerking ADOMA:

Onderzoek toont aan dat het Sint-Annabos wel degelijk ecologisch waardevol gebied is (zie Bijlage 1, Technische opmerkingen: 1.b). Dit is een vaststelling van erg groot belang, gezien de gehele inname van het Sint-Annabos als werfzone van het BAM-tracé (Deelrapp. 1, Inleiding: p. 12, figuur 1), wat in dit MER-rapport bevestigd wordt (zie aanhaling in volgende zin). Door enkel uit te gaan van een rol als groene buffer en groene recreatie (Deelrapp. 8, p.81-82), wordt de impact van het kappen van het St.-Annabos "*als tijdelijke stockageplaats van uitgegraven grond en voor de lagunering van slib*" onderschat.

2. Overschatting onmiddellijke impact Meccano tracé op het natuurgebied 'Oude Landen'

"Een belangrijke impact zal plaatsvinden in het natuurgebied 'Oude Landen' te Ekeren. Een van de aansluitingstakken van het complex ligt immers binnen/op de rand van de afbakening van dit natuurgebied dat ook als landschap is beschermd. Zeker tijdens de werken is een impact niet uitgesloten". (Deelrapp. 8, p.84)

Opmerking ADOMA

- Figuur 73 (Deelrapp. 8, p.84) toont dat de aansluitingstak zich niet in het natuurgebied bevindt
- volgens het rapport gaat het over hooguit een kwart van een hectare (zie hierover bijlage 1: Inhoudelijke opmerkingen, 3.b).
- de vage formulering 'binnen/op de rand van' toont aan dat ook de makers van het rapport-MER nog geen goed beeld hebben van de daadwerkelijke inname van gebied (op de kaart loopt het tracé naast het gebied).
- deze kleine en onzekere impact wordt expliciet bij het Meccano-tracé vermeld in de eindconclusie van het rapport, terwijl de veel grotere en zekerder impact van het Oosterweel-tracé op beschermd landschap Blokkesdijk "*milderbaar en herstelbaar*" wordt genoemd (deelrapp. 13: Synthese en conclusies, p. 74-75). Volgens de analyse van de ADOMA is dit disproportioneel.

TECHNISCHE OPMERKINGEN

1. Onduidelijke taxatie:

a. p.52-53:

De 'nabijheid' van het Meccano-tracé bij het beschreven noordelijk deel van de Defensieve Dijk, lijkt hier erg ruim geïnterpreteerd. Ten zuiden van het fort komt dergelijke dijk in die vorm niet meer voor. Daar ligt inmiddels het bedrijfsterrein Schaarbeek én de gevangenis.



ADVIESRAAD VOOR DUURZAME ONTWIKKELING EN MILIEU ANTWERPEN

b. p.113: tabel:

De oorsprong van deze cijfers is onduidelijk. Het rapport biedt geen mogelijkheid tot evaluatie, zelfs niet op basis van kwalitatieve beschrijvingen. Dat besef lijkt ook te bestaan bij de auteurs:

"Omwille van de omvang van de tracés moet men er rekening mee houden dat de hier weergegeven globale score een sterke vereenvoudiging van de realiteit betekent. Voor de nodige nuancering verwijzen we naar de effectbespreking".

Die nuancering ontbreekt echter in de paragrafen eronder: *"negatieve impact Oosterweelverbinding op vele plaatsen beperkt"* versus *"onherstelbare aantasting"* als gevolg van het Meccanotracé, alsook in de eindbeoordeling (Deelrapp. 13: Synthese & Conclusies, p.56).