

Drie burgers, stRaten-generaal en Ademloos zijn samen naar de rechtbank gestapt om te vragen het plan-MER derde Scheldekruising te schrappen - en zo het BAM-tracé tegen te houden. Het volledige verzoekschrift telt meer dan 200 pagina's. Hier een korte samenvatting van hun argumenten.

Middel 1

De wijziging van de initiële bijzondere richtlijn met betrekking tot de 'gezondheidsperimeters', door middel van aanvullende bijzondere richtlijnen, steunt niet op draagkrachtige motieven en/of wordt kennelijk niet ingegeven vanuit de zorg voor een systematische en wetenschappelijk verantwoorde analyse en evaluatie van de milieueffecten.

De wijziging werden doorgevoerd in strijd met de decretaal vereiste transparantie en openbaarheid en schenden het zorgvuldigheids- en vertrouwensbeginsel.

Ademloos vzw had in haar inspraak naar aanleiding van de kennisgeving onder andere verzocht om de gezondheidseffecten te beoordelen aan de hand van het aantal mensen die wonen in bepaalde afstandszones ten opzichte van de wegrand en het aantal functies voor kwetsbare bevolkingsgroepen (scholen, ziekenhuizen, ...) in diezelfde zones (de zgn. 'gezondheidsperimeter'). De nodige wetenschappelijke referenties voor die benadering werden daarbij voorgebracht. De benadering werd eveneens toegelicht in een vergadering op 13 maart 2012 die de vzw Ademloos had met de dienst MER en enkele betrokken MER-deskundigen.

In de aanvankelijke richtlijnen van 27 april 2012 werd vervolgens daadwerkelijk, zowel voor de discipline lucht als voor de discipline mens-gezondheid, voorzien dat de impact op blootgestelden in beeld zou worden gebracht in zones ten opzichte van de wegrand, zijnde Zone 1: op minder dan 100 meter, Zone 2: 100 tot 300 m en Zone 3: 300 tot 1000 m.

Net deze richtlijn, tot stand gekomen op basis van wat werd ervaren als positieve dialoog en inspraak, werd vervangen door een geheel andere beoordelingsmethode die de blootstelling aan schadelijke uitstoot ten gevolge van verkeer niet meer weergeeft. De in de initiële richtlijnen opgelegde indicator strekte ertoe aan te geven hoeveel mensen gezondheidseffecten ondervinden ingevolge al te hoge immissieniveaus bij elk van de verschillende alternatieven. De vervangende methode verschaft deze informatie niet en kan dan ook niet doorgaan voor een valabel alternatief voor de initieel vooropgestelde indicator.

Het verlaten van deze richtlijn werd maar bekendgemaakt in de richtlijnen van 28 oktober 2013, 11 dagen voor de oplevering van het ontwerprapport.

Middel 2

Het plan en de redelijke alternatieven werden in het plan-MER niet op gelijke of gelijkwaardige wijze onderzocht, nu het meest performante scenario van het alternatief 'Meccano', met name de versie in combinatie met de exploitatievariant 'gedifferentieerde tol' niet kwantitatief onderzocht werd, daar waar dit meest performante scenario bij het voorgenomen plan 'Oosterweelverbinding' (eveneens de combinatie met 'gedifferentieerde tol') wel kwantitatief onderzocht werd. Op deze wijze werd een correcte doorwerking van het plan-MER en een correcte besluitvorming onmogelijk gemaakt.

Het plan-MER Oosterweelverbinding is op kennelijk onzorgvuldige en onredelijke wijze tot stand gekomen. Er is geen sprake van een correcte wetenschappelijke analyse die voldoet aan de essentiële kenmerken van een plan-MER.

De Oosterweelverbinding werd volledig gemodelleerd (doorgerekend in het verkeersmodel) in combinatie met het voorkeurs-ontwikkelingsscenario (met name +A102 en R11bis) en de exploitatievariant 'gedifferentieerde tol in Kennedytunnel en nieuwe Scheldetunnel', wat resulteerde in volledige, kwantitatieve gegevens over dit scenario. Zonder te motiveren waarom, gebeurde dit niet voor het Meccanotraccé en de andere redelijke alternatieven. In plaats daarvan werd dit onderzoek voor de alternatieven op "kwalitatieve" (beschrijvende) wijze uitgevoerd.

De impact van de verschillende alternatieven en scenario's op de disciplines lucht, geluid en mensgezondheid wordt eveneens berekend op basis van de gemodelleerde verkeerscijfers.

Wat niet werd doorgerekend in de verkeersmodellering, komt dus ook niet op vergelijkbare wetenschappelijke wijze aan bod in het onderzoek naar de disciplines lucht, geluid en mensgezondheid.

Voor scenario's die niet werden doorgerekend in het verkeersmodel, zijn geen cijfers beschikbaar over de verkeersstromen en kon er bijgevolg geen luchtkwaliteitsmodellering uitgevoerd worden. Deze konden ook dus ook niet op gelijkwaardige manier vergeleken worden met de Oosterweelverbinding. De meest performante versie van het alternatief 'Meccano' werd dus in de cruciale discipline 'Mobiliteit' niet onderzocht. De vergelijking van de meest performante versie van 'Meccano' met de meest performante versie van 'Oosterweelverbinding' is louter gebaseerd op gissingen.

Middel 3

Het referentiescenario voorzien in het plan-MER is niet correct – De infrastructuur op de linker Scheldeoever werd in het plan-MER niet op correcte wijze onderzocht.

Een aanzienlijk deel van de plan-gebonden infrastructuur op de linker Scheldeoever werd opgenomen in het referentiescenario waarmee de te onderzoeken scenario's werden vergeleken. Een correcte en volledige effectbeschrijving en een correcte vergelijking tussen de planalternatieven is daardoor onmogelijk geworden.

De infrastructuur op Linkeroever maakt deel uit van het voorgenomen plan en werd in de kennisgeving en de richtlijnen ook beschreven als zijnde voorwerp van het MER-onderzoek. Door deze infrastructuur op te nemen in het referentiescenario en vervolgens het voorgenomen plan en de alternatieven met dit referentiescenario te vergelijken, werden de milieueffecten van deze infrastructuur zelf ten onrechte niet en/of volkomen foutief in beeld gebracht.

Dit is des te prangender als men weet dat deze infrastructuur van knooppunten en parallelwegen er in het Meccanoalternatief anders uitziet. Het is foutief om de effecten van het Meccanoalternatief af te zetten tegen een referentiescenario met infrastructuur die hoort bij het Oosterweelalternatief en zelfs niet compatibel is met het Meccanoalternatief. Die werkwijze vertekent de effectbeschrijving van het Meccanoalternatief en maakt een correcte vergelijking tussen de planalternatieven onmogelijk.

Daar komt bij dat zowel in de kennisgevingsfase als tot na de goedkeuring van het plan-MER de grootste onduidelijkheid bestond over de wijze waarop deze infrastructuur op de linker Scheldeoever zou worden en werd meegenomen en onderzocht. Uit de beslissing van 20 maart 2015 blijkt overigens dat ook de Vlaamse overheid zelf niet correct kan weergeven op welke wijze het één en ander was onderzocht, zodat zij hierover onmogelijk met kennis van zaken een beslissing heeft kunnen nemen.

Middel 4

1. Het plan-MER schendt de bijzondere en aanvullende bijzondere richtlijnen opgelegd door de administratie, doordat de insleuving van de E17 ter hoogte van Zwijndrecht/Burcht niet onderzocht werd als onderdeel van het alternatief 'Meccano'.

2. Dit gebrek heeft geleid tot een onjuiste en intern tegenstrijdige behandeling in het plan-MER van het alternatief 'Meccano'. De in het plan-MER geboden motieven voor het niet in rekening brengen van de insleuving van de E17 bij 'Meccano' zijn niet draagkrachtig, nu deze niet relevant zijn in het licht van de doelstellingen van een plan-MER en vermits de beweerdelijk gehanteerde criteria niet op gelijke wijze gehanteerd werden voor de verschillende alternatieven.

3. Het plan en de redelijke alternatieven werden in het plan-MER niet op gelijke of gelijkwaardige wijze onderzocht, nu bij de verschillende alternatieven niet op gelijke wijze beslist werd of bepaalde infrastructuurwerken onderzocht zouden worden als *deel* van een bepaald alternatief, als uitvoeringsvariant of als bijkomende infrastructurele maatregel of dat deze infrastructuurwerken niet onderzocht zouden worden. Gelijke infrastructuurwerken werden niet op gelijke wijze in rekening gebracht bij de verschillende alternatieven. Hiervoor werden geen draagkrachtige motieven geboden. Een hieromtrent ingediend bezwaar werd niet beantwoord.

Het plan-MER Oosterweelverbinding is op kennelijk onzorgvuldige en onredelijke wijze tot stand gekomen. Er is geen sprake van een correcte wetenschappelijke analyse die voldoet aan de essentiële kenmerken van een plan-MER.

Conform de richtlijnen maakte de insleuving van de E17 deel uit van het alternatief 'Meccano'. Derhalve had deze insleuving op gelijkwaardige wijze mee onderzocht moeten worden in alle deeldisciplines (verkeer, landschap, ruimtelijke aspecten, lucht, geluid, mens-gezondheid, enz.) als onderdeel van dit alternatief. Dit is niet gebeurd. In geen enkel deelrapport omtrent één van de deeldisciplines wordt de impact van deze insleuving onderzocht, noch kwantitatief noch kwalitatief en noch als deel van het alternatief zelf noch als uitvoeringsvariant of bijkomende infrastructurele ingreep.

Los van de specifieke problematiek van het niet onderzoeken van de insleuving van de E17 dient vastgesteld te worden dat doorheen het plan-MER de beslissing over wat onderzocht zou worden als 'bijkomende infrastructurele maatregelen', als 'uitvoeringsvarianten' of als onderdeel van het alternatief zelf, en hoe dit onderzoek vervolgens is uitgevoerd, op geheel inconsequente wijze heeft plaatsgevonden en steeds in het voordeel van de Oosterweelverbinding. Ingrepen met gunstige effecten die konden worden toegepast op elk alternatief werden enkel meegenomen bij de beoordeling van de Oosterweelverbinding.

Het onvermijdelijke gevolg hiervan is dat de alternatieven niet op gelijke wijze onderzocht werden.

Het zijn de MER-deskundigen die blijkbaar vrijblijvend hebben beslist wat al dan niet intrinsiek aan een tracé is, daarbij niet gehinderd door de tracébeschrijvingen zoals opgenomen in de richtlijnen en zoals tot stand gekomen na nauw overleg met de betrokken insprekers.

Middel 5

Een regelmatig openbaar onderzoek met betrekking tot het goedgekeurde plan-MER Oosterweelverbinding ontbreekt.

Het publiek heeft zich niet over het plan-MER Oosterweelverbinding kunnen uitspreken vóór de vaststelling of onderwerping aan de wetgevingsprocedure van het plan.

Na de goedkeuring van het plan-MER op 10 februari 2014 had men niet de intentie om een openbaar onderzoek naar het plan-MER te organiseren, hoewel dit vereist is.

Hoewel de Vlaamse regering voorhoudt dat het openbaar onderzoek naar het GRUP Oosterweelverbinding-wijziging tegelijk het openbaar onderzoek naar het plan-MER vormde, blijkt uit de feiten dat dit niet klopt:

- in de aankondiging van het openbaar onderzoek werd het plan-MER niet als voorwerp van
- het openbaar onderzoek, noch anderszins, vermeld;
- de aankondiging sloot het plan-MER zelfs impliciet doch zeker uit als voorwerp van het openbaar onderzoek;
- de voorschriften voor een openbaar onderzoek naar een plan-MER werden niet nageleefd:
 - omwille van het ontbreken van vereiste documenten mbt het plan-MER;
 - door het ontbreken van een aankondiging op de website van de bevoegde administratie;
 - door het ontbreken van aankondiging in alle gemeenten waarvoor het ontwerp van plan relevant is.

Bijgevolg werd op geen enkel ogenblik een openbaar onderzoek naar het plan-MER aangekondigd of doorlopen overeenkomstig de wettelijke voorschriften.

Bovendien moest het openbaar onderzoek naar het plan-MER plaatsvinden vóór een keuze voor een bepaald planalternatief werd genomen. De overheid moet immers een beslissing over de keuze voor een welbepaald planalternatief nemen rekening houdend met het plan-MER én de opmerkingen en commentaren daarover uitgebracht (art. 4.1.7 DABM, art. 4.2.11, §3 DABM en art. 6 plan-MER richtlijn).

De regering koos reeds principieel voor de Oosterweelverbinding op 14 februari 2014 terwijl het openbaar onderzoek dat zagezegd betrekking had op het plan-MER werd georganiseerd van 16 juni 2014 tot 14 augustus 2014.

Middel 6

Het plan-MER Oosterweelverbinding is niet in overeenstemming met de bijzondere en aanvullende bijzondere richtlijnen opgelegd door de administratie, onder meer wat betreft de reikwijdte, het detailleringsniveau en de inhoudelijke aanpak van het plan-MER.

Het plan-MER Oosterweelverbinding is op kennelijk onzorgvuldige en onredelijke wijze tot stand gekomen.

Het plan-MER is alvast niet conform aan de richtlijnen waarin wordt voorgeschreven om:

- een aantal deelgebieden specifiek in beeld te brengen;
- het mobiliteitsonderzoek niet te beperken tot spitsuren;
- de E17 ter hoogte van Zwijndrecht en Burcht in het Meccanotraccé en in het algemeen te onderzoeken in een verdiepte ligging;
- de wegsegmenten die aanzienlijke uitbreiding of verandering ondergaan in het kader van de discipline geluid te beschouwen als ‘nieuwe weg’;
- aan te geven of er eventueel opvolgingsmaatregelen voor te stellen zijn of opgave te doen van een monitoringprogramma, zo nodig;
- de beschrijving van de inhoud van het plan en het voorwerp van het plan-MER.

Middel 7

Door bij de alternatievenkeuze de prioriteit te leggen, niet bij de resultaten van het plan-MER, maar wel bij een aantal eigen doelstellingen uit het Masterplan 2020, wordt in de besluitvorming na opmaak van het plan-MER geen evenwaardige plaats gegeven aan het milieubelang en de veiligheid en gezondheid van de mens.

In de disciplines lucht, geluid, mens-gezondheid en fauna en flora werd in de besluitvorming van de Vlaamse Regering geen keuze gemaakt op basis van een vergelijking tussen de alternatieven op basis van de resultaten van het plan-MER.

De deelrapporten lucht, geluid en mens-gezondheid van het plan-MER werden niet op een correcte wijze weergegeven in de besluitvorming van de Vlaamse Regering.

Er moet worden vastgesteld dat de Vlaamse Regering zodanig selectief elementen uit deze deelrapporten heeft overgenomen en essentiële elementen (negatief voor Oosterweelverbinding) verzwegen heeft, dat er geen sprake kan zijn van een correcte doorwerking van het plan-MER in de besluitvorming omtrent de uiteindelijke alternatievenkeuze.

In de besluitvorming wordt geen rekening gehouden met de conclusies van het plan-MER, waaruit blijkt dat het alternatief Meccano op vlak van lucht, geluid, mens-gezondheid en fauna en flora aanzienlijk beter scoort dan het voorgenomen plan 'Oosterweelverbinding'. In plaats van een daadwerkelijke keuze te maken aan de hand van de gegevens van het plan-MER, beperkt de Vlaamse Regering zich m.b.t. deze deeldisciplines tot het uiteenzetten van de "voordelen" van het voorgenomen plan Oosterweelverbinding. Nergens in de genoemde besluiten wordt aangegeven waarom, ondanks het feit dat het alternatief Meccano duidelijk beter scoort in deze disciplines, toch voor het alternatief Oosterweelverbinding gekozen wordt. De betere score van het alternatief Meccano in deze disciplines wordt verdoezeld of zelfs gewoonweg verzwegen.

Door de keuze tussen de alternatieven te maken, niet op basis van het plan-MER, maar op basis van de doelstellingen van het Masterplan 2020, en door daarbij de inhoud van het begrip 'leefbaarheid' (dat in het plan-MER slaat op de disciplines lucht, geluid en mens-gezondheid) in essentie te wijzigen naar 'verkeersleefbaarheid', worden de disciplines lucht, geluid en mens-gezondheid genegeerd bij de keuze omtrent het alternatief, minstens worden zij geminimaliseerd, waardoor geen evenwaardige plaats gegeven wordt in de besluitvorming aan het belang van de gezondheid van de mens.

Middel 8

Het team van MER-deskundigen dat het plan-MER heeft opgemaakt bestaat integraal uit deskundigen die rechtstreeks of onrechtstreeks hebben meegewerkt aan de opmaak van het plan 'Oosterweelverbinding' en dus niet kunnen beschouwd worden als onafhankelijk en onpartijdig. Ook de MER-coördinator blijkt niet onafhankelijk.

Middel 9

1. In strijd met de bevoegdheidsregels heeft de Vlaamse Regering haar bevoegdheid tot het beoordelen en beantwoorden van de resultaten van het openbaar onderzoek naar het ontwerp van gewestelijk RUP en naar het uitgevoerde plan-MER, gedelegeerd aan de NV BAM, aan de dienst MER en aan de MER-deskundigen.

Minstens werd de beoordeling en beantwoording van de resultaten van het openbaar onderzoek in strijd met de aangehaalde bepalingen voorbereid door de NV BAM, de dienst MER en de MER-

deskundigen en/of hebben deze instanties deelgenomen aan de beraadslaging van de Vlaamse Regering.

Minstens, indien het loutere adviesverlening betrof, is deze adviesverlening niet op onpartijdige en onafhankelijke wijze tot stand gekomen.

2. De afschaffing van het verplichte advies van VLACORO omtrent de resultaten van het openbaar onderzoek leidt tot een schending van het grondwettelijk gelijkheidsbeginsel, nu aan de bezwaarindiener een waarborg ontnomen wordt op een onpartijdig en onafhankelijk advies omtrent zijn bezwaar, daar waar deze bijkomende advisering vanuit het maatschappelijk middenveld omtrent de bezwaren wel blijft gelden op het provinciaal en gemeentelijk planningsniveau (via het advies van respectievelijk PROCORO en GECORO).

De Vlaamse Minister bevoegd voor Ruimtelijke Ordening verklaarde in het Vlaams Parlement dat bij de voorbereiding van het besluit input werd geleverd door de verschillende partners van de Vlaamse overheid. In functie van het beantwoorden van de bezwaren werd door de administratie zowel schriftelijk als mondeling ook input gevraagd aan de dienst MER, wat gebruikelijk is, aan MER-deskundigen en aan BAM.

Daardoor heeft de Vlaamse regering haar eigen, toegewezen bevoegdheid gedelegeerd tot externe personen en entiteiten die bovendien niet als onpartijdig beschouwd kunnen worden omdat zij gevraagd worden om de bezwaren met betrekking tot hun eigen plan, onderzoek of werk te beantwoorden. Dit maakte een objectieve behandeling onmogelijk.

Bij de opmaak van gemeentelijke en provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen is er wel een onafhankelijke adviesinstantie die de bezwaarbehandeling opneemt. Door dit af te schaffen op Vlaams niveau werd het grondwettelijk gewaarborgd gelijkheidsbeginsel geschonden.

Middel 10

De voorschriften van het GRUP Oosterweelverbinding-wijziging ter bescherming van de omgevingskwaliteit zijn strijdig met het rechtszekerheidsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel.

De voorschriften ter bescherming van woongebieden (“afdoende afscherming” om “significante negatieve effecten met betrekking tot de luchtkwaliteit en geluid” te “vermijden”) zijn zodanig vaag en algemeen dat ze geen enkele rechtsbescherming bieden en niet hanteerbaar zijn bij de vergunningverlening.

De in het plan-MER vooropgestelde milderende maatregelen werden onvoldoende doorvertaald in de voorschriften.

Middel 11

Het ontwerp GRUP Oosterweelverbinding-wijziging is vervallen op 12 maart 2015 en kon bijgevolg op 20 maart 2015 niet meer vastgesteld worden.

Het openbaar onderzoek naar het GRUP Oosterweelverbinding-wijziging eindigde op 14 augustus 2014. In principe eindigde de 180-dagen termijn voor de definitieve vaststelling van het GRUP op 10 februari 2015.

Die termijn werd met 30 dagen geschorst voor adviesverlening door de Raad van State, zodat ze vervolgens verviel op 12 maart 2015. De vaststelling van het GRUP op 20 maart 2015 was bijgevolg laattijdig.