

Aan dhr. Bart Weekers
Vlaamse Ombudsdienst
Leuvenseweg 86
1000 Brussel

4 juli 2011

Geachte heer,

We richten ons tot u en uw diensten om klacht in te dienen tegen Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits. De klacht is vierledig en betreft het schenden van beginselen van behoorlijk bestuur. Ondergetekenden vragen niet dat de ombudsdienst zich uitspreekt over de inhoud van genomen beleidsmaatregelen, wel over bestuurshandelingen die tot die maatregelen hebben geleid en die o.i. berusten op het schenden van beginselen van behoorlijk bestuur. Daarbij werd nadeel berokkend aan ondergetekenden (enge zin) – als voorleggers van een alternatieve probleemoplossing – en mogelijk ook aan de bevolking van Antwerpen (brede zin) – als bestuurde waarop de maatregelen betrekking hebben en als rechthebbende op best mogelijke beleidsmaatregelen.

1. Schenden van zorgvuldigheidsbeginsel

Met het oog op de besluitvorming in het dossier van de Oosterweelverbinding (bij uitbreiding: Masterplan 2020) gaf minister Crevits op 23 februari 2010 opdracht aan het Vlaams Verkeerscentrum om zes scenario's bedacht door een ministeriële interkabinettenwerkgroep en met telkens als onderdeel het zogenaamde Meccanotracé te laten modelleren op mobiliteitseffecten. De zes scenario's weken fundamenteel af (zowel wat de infrastructuurdefinitie betreft als de keuze van de sturingssystemen) van het Meccanoscenario dat op 22 februari 2010 door Forum 2020 werd gepresenteerd aan minister-president Kris Peeters en daags nadien door ondergetekenden werd toegelicht op het kabinet van minister Crevits. De door de minister opgelegde randvoorwaarden waren voorspelbaar contraproductief in relatie tot de goede werking van dit Meccanoscenario. Aldus heeft minister Crevits door het Vlaams Verkeerscentrum een irrelevante alternatievenstudie laten uitvoeren over verkeerde weergaven van het door Forum 2020 en ondergetekenden voorgesteld alternatief oplossingsmodel (het Meccanoscenario) in plaats van een correct en relevant onderzoek van dit alternatieve oplossingsmodel. We beschrijven het karakter van die studie onder A.

De resultaten van die studie werden vervolgens op een aantoonbaar povere (= als losse verzameling van drie verslagparagrafen en twee kaarten die samen op één A4 passen) en wetenschappelijk niet-verifieerbare manier wereldkundig gemaakt. Niet alleen was de studie irrelevant in functie van een goed begrip van het Meccanoscenario zoals voorgelegd door Forum 2020 en ondergetekenden, de studieresultaten konden ook niet op een oordeelkundige manier beoordeeld worden.

Op basis van deze povere, misleidende en irrelevante studie oordeelde de Vlaamse regering in maart 2010 dat het Meccanoscenario ontoereikend was als oplossingsmodel voor de Antwerpse mobiliteitsproblematiek.

In het bedrijfsleven zou op basis van dergelijke beperkte analyse van weinig relevante scenario's nooit aan besluitvorming worden gedaan over miljardenprojecten. Maar voor de regering volstond dit om een alternatief plan verticaal te laten klasseren en vast te houden aan het eigen BAM-tracé. Deze handelwijze valt o.i. onder de noemer 'onbehoorlijk bestuur'.

Latere analyses van het door Forum 2020 en ondergetekenden aan de minister voorgelegde Meccanoscenario, uitgevoerd door een onafhankelijk studiebureau, wezen uit dat dit scenario wel degelijk performant is als oplossingsmodel en zelfs 'superieur' bevonden kan worden aan het voorkeursscenario van de Vlaamse regering.

Na bekendmaking van die analyses negeerde minister Crevits deze studieresultaten. Daardoor kreeg wat eerder als onzorgvuldige beleidsvorming kon worden bestempeld ook het karakter van schuldig verzuim.

De weigering van de Vlaamse regering om het Meccanoscenario zoals voorgelegd door Forum 2020 en ondergetekenden ernstig te nemen mag risicovol worden genoemd en tegengesteld aan het hanteren van het voorzichtigheidsprincipe. Bij opmaak van het plan-MER voor de Oosterweelverbinding met tunnels zal het Meccanoscenario immers verplicht meegenomen moeten worden als 'redelijk alternatief'. Dit scenario zal in die fase wel op basis van de eigen randvoorwaarden (infrastructuur + sturing) moeten worden geëvalueerd. De kans is reëel dat dit alternatief ook dan superieur wordt bevonden aan het BAM-tracé, zoals dat reeds het geval was in de TML-studie (zie daarvoor onder C.). Een regering die nu weigert om een correcte kwalitatieve analyse te laten maken van een belangrijk alternatief voor het eigen plan dreigt op die manier zelf twee bijkomende jaren tijdverlies te organiseren.

Een pessimistische lectuur van dit actief en bewust creëren van tijdverlies leidt tot de bevinding dat hierachter een strategie kan schuilgaan. Door het correcte bestuderen van redelijke alternatieven in de tijd op te schuiven, bouwt de regering immers 'voorsprong' op voor de eigen voorkeursoplossing, die inmiddels wel verder (technisch, budgettair, procedureel) uitgewerkt wordt. Bij de uiteindelijke onvermijdelijke evaluatie van redelijke alternatieven – bijvoorbeeld tijdens de wettelijk verplichte plan-MER-procedure – kan op basis van die verworven 'voorsprong' vervolgens politiek ingebracht worden dat opteren voor mogelijkere betere alternatieven vertraging zal opleveren bij de implementatie van het bouwproject. Als voorstellers van een redelijk alternatief dreigen burgers op die manier in een maatschappelijk negatieve rol geduwd te worden: die van 'vertrager'.

Precies om deze kroniek van een aangekondigde vertraging te vermijden vragen ondergetekenden daarom al sinds februari 2010 – intussen zestien maanden geleden – aan de Vlaamse regering en aan minister Hilde Crevits om het alternatieve Meccanoscenario op een verifieerbare, correcte en relevante manier te laten onderzoeken.

Tot op heden vinden ze daarvoor geen gehoor bij de minister.