

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 studie bureau, 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.

## 2. Schenden van verplichting tot correcte, tijdige en verstaanbare voorlichting

Blijkens de deontologische code geldend voor communicatie door o.a. Vlaamse ministers (21 december 2001) moet de goede praktijk terzake beantwoorden aan bepaalde kwaliteitsnormen:

*Met de Code engageert de Vlaamse regering zich tegenover het Vlaams Parlement, de publieke opinie en haar eigen diensten om de communicatie van de hele Vlaamse overheid te laten beantwoorden aan een consistente, strenge, controleerbare en dus afdwingbare set kwaliteitsnormen.*

Wat deze kwaliteitsnormen zijn kunnen we afleiden uit het decreet van 26 maart 2004 betreffende de openbaarheid van bestuur, hoofdstuk III Actieve Openbaarheid, art.28 § 1:

*Elke in artikel 4, § 1, 2° tot 8°, genoemde instantie heeft de verplichting de bevolking of de betrokken doelgroepen systematisch, correct, evenwichtig, tijdig en op verstaanbare wijze voor te lichten over haar beleid, regelgeving en dienstverlening en over de rechten die de bevolking verkrijgt uit hoofde van dit decreet.*

In de communicatie over het door haar diensten gevoerde Meccano-onderzoek heeft minister Crevits deze kwaliteitsnormen o.i. niet gehaald. Ze heeft daarentegen op regelmatige basis de bevolking, de betrokken doelgroepen en zelfs het parlement en uiteindelijk ook de beroepsinstantie misleid.

### 2. 1. Misleiding van pers en publieke opinie

Vijftien maanden lang liet minister Crevits uitschijnen dat het Meccanoscenario zoals voorgelegd door Forum 2020 en ondergetekenden wel was bestudeerd. Pas op 6 juni 2011 kon de Beroepsinstantie inzake openbaarheid van bestuur hierover uitsluitsel geven: dergelijke studie bestaat niet.

Al die tijd suggereerde de minister dat het Meccanoscenario ontoereikend was als oplossingsmodel voor de Antwerpse mobiliteitsproblematiek. Bij gebrek aan verifieerbare studie met een duidelijke analyse van de problematiek en afgaand op de beweringen van de minister kon verder eenieder voor zichzelf conclusies beginnen formuleren over een mythische studie die niet bestond, tenzij als in diverse documenten opgenomen paragrafen en kaarten die samen op één A4 passen.

Deze situatie maakte een correct publiek debat over eventuele verdiensten van het Meccanoscenario onmogelijk, wat voor de regering een context creëerde om dat scenario vervolgens te negeren bij de

verdere besluitvorming. In 2010 zou minister Crevits deze door de regering en haar kabinetten gecreëerde situatie op twee politiek beslissende momenten gebruiken om het publieke debat over het door Forum 2020 en ondergetekenden voorgelegde Meccanoscenario op een zijspoor te houden – zie onder C. Uit 'de' regeringsstudie over de Meccano bleek immers dat dit alternatief niet voldeed, voerde ze telkens aan.

## 2.2. Incorrecte behandeling van vragen gesteld in het kader van de wet op openbaarheid van bestuur

Op 17 maart 2010 vroeg een derde partij (Wim van Hees) per e-mail gericht aan de Vlaamse overheid, departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Vlaams Verkeerscentrum, om een elektronisch afschrift van:

*De publieke documenten en computermodellen gemaakt door het Vlaams Verkeerscentrum betreffende de voorstellen van het Forum 2020. Minstens deze documenten en modellen op grond waarvan de krant De Standaard concludeerde dat het Vlaams Verkeerscentrum 'de Meccanoplannen naar de prullenmand verwees' (artikel van 5 maart 2010).*

Aanvankelijk werden geen documenten vrijgegeven wegens 'het vertrouwelijke karakter ervan'. Na het aantekenen van beroep bij de Beroepsinstantie inzake openbaarheid van bestuur en na een intensieve mailcampagne door vele burgers die regeringsleden aanschreven werd een aantal documenten online geplaatst. Er werd niet aangegeven welke documenten relevant waren in relatie tot de vraag, wat indruist tegen het decreet openbaarheid van bestuur dat stelt dat de overheid behulpzaam dient te zijn bij het zoeken van gevraagde informatie. Hier moest de burger echter maar zelf zoeken wat hij zocht, leek de suggestie. Die burger vond echter niets aangezien geen relevant materiaal over het Meccanoscenario (i.e. 'de voorstellen van het Forum 2020') op de website was geplaatst.

Na protest hierover en nieuwe klachten bij de Beroepsinstantie werd aangekondigd dat het Vlaams Verkeerscentrum infosessies zou organiseren over het gevraagde materiaal. Begin mei 2010 vonden die infosessies plaats. Tijdens die sessies werd duidelijk dat over het Meccanoscenario zoals voorgelegd door Forum 2020 en ondergetekenden geen modelleringen bestonden. Het Vlaams Verkeerscentrum gaf dat ook toe. Enkele weken later bleef minister Crevits echter het tegendeel beweren in het parlement – zie onder C – daarbij verwijzend naar de vrijgegeven documenten op de website van de regering.

Op 8 april 2011 maakte minister Crevits op een persconferentie eerste resultaten van de modelleringen van het nieuwe Masterplan 2020 bekend. Tijdens die persconferentie stelden enkele journalisten vragen over het Meccanoscenario: was dat ook als scenario meegenomen in de nieuwe modelleringen? De minister antwoordde daarop negatief. De krant *Het Laatste Nieuws* citeerde haar: 'We hebben Meccano vorig jaar al berekend. Nu niet, neen.' Zo'n tweeduizend mensen vroegen in de daarop volgende weken andermaal bij minister Crevits de mythische studie op waarnaar de minister bleef verwijzen en waaruit moest blijken dat het Meccanoscenario zoals voorgelegd door Forum 2020 en ondergetekenden niet werkte.

Op 28 april 2011 verwees het kabinet van de minister de verzoekers opnieuw door naar 'resultaten' op een website waarop tientallen documenten stonden, zonder specificatie over welke concrete documenten bedoeld werden. Die website was de meeste verzoekers al een jaar bekend, maar nooit vonden ze er de gevraagde studie op terug. Ook nu stond de gevraagde studie niet op de website. Verder werd door het ministeriële kabinet gewezen op het bestaan van verouderde studies die niet over het Meccanoscenario handelden. De oudste van die studies was een kwart eeuw oud (september 1986), de meest recente tien jaar oud (mei 2001). Voor een beter begrip van de werking en efficiëntie van het Meccanoscenario zoals voorgelegd door Forum 2020 en ondergetekenden zijn al deze studies irrelevant.

Op 9 mei 2011 dienden 184 mensen een collectief beroepschrift in bij de Beroepsinstantie inzake openbaarheid van bestuur en hergebruik van overheidsinformatie. Tot collectieve indiening werd beslist om de beroepsinstantie niet nodeloos te belasten. In het beroepschrift werd beargumenteerd waarom het antwoord van de minister volgens verzoekers niet volstond. Op 6 juni 2011 liet de beroepsinstantie hen weten dat navraag op het kabinet van minister Crevits uitwees dat de gevraagde studie niet bestond.

Vijftien maanden waren verstreken sinds een burger een eerste keer via de wet op openbaarheid van bestuur de zogenaamde overheidsstudie over het Meccanoscenario zoals voorgelegd door Forum 2020 en ondergetekenden had opgevraagd. Pas na vijftien maanden erkende minister Crevits dat dergelijke studie niet bestond. In haar antwoord aan ruim tweeduizend verzoekers had de minister amper twee weken daarvoor nog verwezen naar 'resultaten' die zich 'reeds geruime tijd' op een website bevonden.

Waarom formuleerde de minister niet reeds bij de eerste vragen om bekendmaking van de studie een duidelijk antwoord in plaats van stelselmatig de verwarring over het al dan niet bestaan van de studie in stand te houden en zelfs te voeden, tot in het parlement (zie verder)? Vijftien maanden hebben burgers nodig gehad om te achterhalen wat de minister al in maart 2010 had kunnen zeggen. Hopelijk kan de ombudsdienst minstens advies uitbrengen over hoe in de toekomst kan worden vermeden dat mensen op dergelijke wijze langdurig en stelselmatig met een kluitje het riet worden ingestuurd.

### 2.3. Incorrecte behandeling van Forum 2020 en ondergetekenden

In februari 2010 legden burgers een grondig uitgewerkt alternatief voor de Oosterweelverbinding voor aan minister van Mobiliteit en Openbare Werken Crevits. Maandenlang liet de minister vervolgens uitschijnen dat dit alternatieve Meccanoscenario gemodelleerd was en ontoereikend werd bevonden. Al die tijd konden de ontwerpers van het Meccanoscenario niet reageren op de inhoud van de studie, omdat die niet werd vrijgegeven en omdat die – zo bleek veel later – niet bestond. Inmiddels werd hun scenario via berichtgeving in de pers en met verwijzing naar de zogenaamde studie in een negatief daglicht geplaatst.

De minister bracht op die manier reputatieschade toe aan de bedenkers van het Meccanoscenario, wier alternatief ten onrechte en zonder onderzoek ervan verworpen werd. Zij zagen zich genoodzaakt zelf opdracht te geven tot het laten modelleren van het Meccanoscenario door een onafhankelijk studiebureau. Uit die modelleringen bleek dat het Meccanoscenario 'superieur' was aan het BAM-tracé. Minister Crevits was inmiddels al een half jaar het tegendeel aan het beweren, zonder enig bewijs hiervoor te kunnen aanleveren.

### 2.4. Misleiding van de beroepsinstantie

Toen minister Crevits eindelijk moest erkennen dat een studie over het Meccanoscenario niet bestond, stelde ze in haar antwoord aan de Beroepsinstantie verkeerdelijk dat het Masterplan 2020 van de regering dateert van september 2010. Bovendien voerde ze aan dat 'het meest recente Meccanotraccé' dateert van februari 2011, terwijl de verzoekers in hun vraagstelling verwezen naar het Meccanoplan. Dit plan dateert van februari 2010.

Door zowel het Masterplan 2020 als het Meccanoplan uit de gestelde vraag zelf fundamenteel verkeerd te dateren – het gaat om tijdsverschuivingen van respectievelijk een half jaar en een vol jaar – liet de minister uitschijnen dat het Meccanoplan niet kon worden onderzocht door haar diensten, omdat het pas vijf maanden na het Masterplan zou zijn bekendgemaakt. De waarheid is dat het Meccanoplan sinds 22 februari 2010 bekend is bij de Vlaamse regering en dat het Masterplan 2020 pas vijf weken later – op 30 maart 2010 – werd goedgekeurd.

### 2.5. Misleiding van het Vlaamse parlement

Op 22 april 2010 verklaarde minister Crevits in de parlementaire commissie dat ze 'het Meccanoplan' nadat het was bekend gemaakt en zoals het was bekendgemaakt had laten modelleren. In werkelijkheid had de minister diverse varianten van dat plan laten modelleren, die alle fundamenteel afweken van het Meccanoscenario zoals voorgelegd door Forum 2020 en ondergetekenden – zie onder A.

Op 20 mei 2010 liet minister Crevits nogmaals in de parlementaire commissie uitschijnen dat ze wel degelijk dat scenario had laten modelleren en dat dit scenario geen oplossing bood. Ze had het over 'de analyse van de voorstellen van Forum 2020'.

Om een correct parlementair debat te kunnen voeren had de minister moeten zeggen: we hebben een modellering laten maken van een door een interkabinettenwerkgroep bepaalde cluster van infrastructuurprojecten (met als onderdeel het Meccanotraccé) op basis van andere parameters dan die op tafel gelegd door het Forum 2020 en ondergetekenden. Door dat niet te doen pleegde ze intellectueel bedrog.

## 2.6. Misbruik van de reputatie van het Vlaams Verkeerscentrum

In het Vlaams parlement verklaarde minister van Mobiliteit Crevits dat de regering zich bij de beoordeling van het Meccanoscenario baseerde op 'de expertise van het Vlaams Verkeerscentrum'. Het Verkeerscentrum kreeg evenwel geen toestemming van de minister om het door Forum 2020 en ondergetekenden voorgelegde Meccanoscenario te modelleren. Het mocht enkel een brede cluster van infrastructuurprojecten (met het Meccanotracé als onderdeel) modelleren op basis van sturingssystemen die haaks staan op wat Forum 2020 en ondergetekenden voorstelden. Binnen dergelijke context verwijzen naar de expertise (die dus niet ten volle werd benut) en zelfs het prestige van het Verkeerscentrum om een regeringsbeslissing te legitimeren is een vals discours hanteren. Ook legde de minister zo de goede reputatie van haar diensten in de weegschaal, want op vragen over eventuele merites van het alternatieve scenario kon het Verkeerscentrum – bij gebrek aan studie erover – niet antwoorden. Dat is pijnlijk voor een studiebureau dat zich reeds vijftien jaar specialiseert in het analyseren van de Antwerpse mobiliteitsproblematiek en daarbij honderden diverse oplossingsscenario's modelleerde. Zowat alle denkbare scenario's, behalve deze ene.

### 3. Schenden van redelijkheidsbeginsel

De Meccanostudie die het Vlaams Verkeerscentrum wél mocht maken is – op basis van alle vrijgegeven materiaal – samen te vatten op één A4. Dit povere samenraapsel is omgekeerd evenredig met de draagwijdte van de regeringsbeslissing die op basis van de studie werd genomen.

\* Het betreft een miljardenproject met grote impact op het hele stedelijke weefsel. Daartegenover staan dus drie verslagparagrafen, twee kaarten en een tabel. In essentie nam de regering haar beslissing op basis van enkele losse opmerkingen bij twee kaartjes die niets zeggen over de waarde van het Meccanoscenario zoals voorgelegd door Forum 2020 en ondergetekenden.

\* Uit het verslag over de VVC-presentatie aan de DAM-werkgroep V (1 maart 2010) blijkt bovendien dat ingenieur Peetermans zelf zijn Meccano-modelleringsresultaten als 'een eerste – voorlopige – analyse' beschouwde. Een tweede analyse volgde niet meer, noch een correctie van fouten die werden opgemerkt tijdens die eerste presentatie.

\* In september 2010 presenteerde Transport & Mobility Leuven (TML) een externe studie over het alternatief van Forum 2020 en ondergetekenden. Die studie telde 86 bladzijden met definities, bewijsvoeringen, formules, kaarten, analyses en conclusies. Ook hier is het contrast in omvang en serieuze van de studie groot.

\* Voor de externe studie had Transport & Mobility Leuven twee maanden nodig. Het Vlaams Verkeerscentrum kreeg drie werkdagen van de regering. Op basis van haastwerk nam de regering een miljardenbeslissing met in de tijd verregaande gevolgen voor de stad Antwerpen.

Minder gehaast was de minister vervolgens om publiekelijk te verklaren dat ze nooit een studie liet maken van het Meccanoscenario zoals voorgelegd door Forum 2020 en ondergetekenden. De disproportie geldt dus ook voor de redelijkheid van de behandeltermijn: vijftien maanden moesten ondergetekenden, en velen met hen, wachten op een bestuurlijk antwoord op de vraag of het oorspronkelijke Meccanoscenario nu bestudeerd was of niet.

### 4. Schenden van wetgeving op motiveringsplicht

Elke regeringsbeslissing moet gemotiveerd worden en berusten op redelijke argumenten. De overheid moet op een duidelijke manier aangeven om welke redenen zij tot een beslissing is gekomen, als garantie tegen willekeur. Die redenen moeten betrekking hebben op feiten. Elke betrokkene moet kunnen achterhalen waarop de beslissing is gefundeerd.

In de aanloop naar de regeringsbeslissing van 30 maart 2010 werd het Meccanoscenario zoals voorgelegd door Forum 2020 en ondergetekenden niet weerhouden door de regering. Voor ondergetekenden was het na de regeringsbeslissing onmogelijk om te achterhalen op grond van

welke reden de overheid had beslist om dat scenario opzij te schuiven. Dit bemoeilijkte hun positie in het publieke debat.

Pas drie weken later gaf de regering twee kaarten en drie verslagparagrafen vrij, op basis waarvan de regering had geoordeeld dat het Meccanoscenario ontoereikend was als oplossingmodel voor de mobiliteitsproblematiek in en rond Antwerpen.

Met een verwijzing naar dergelijk materiaal is volgens ondergetekenden verre van voldaan aan de draagkrachtvereiste van de motivering voor een regeringsbeslissing met enorme (budgettaire, ruimtelijke en verkeerstechnische) impact.

In april en mei 2010 bevestigde minister Crevits in het Vlaamse parlement dat dit studiemateriaal doorslaggevend was geweest bij de evaluatie van de regering. De suggestie was toen: we hebben ons huiswerk gedaan en kwamen op basis daarvan tot een beslissing.

Dat huiswerk was niet alleen pover in omvang en diepgang. Inmiddels blijkt ook dat het huiswerk niet ging over het Meccanoscenario zoals voorgelegd door Forum 2020 en ondergetekenden. Op 6 juni 2011 liet de Beroepsinstantie weten dat minister Crevits niet beschikte over verkeersmodelleringen van dat scenario. Dergelijke studie bestaat niet.

Het verwerpen van het Meccanoscenario als mogelijk alternatief was dus niet gebaseerd op onderzoek van dat scenario. Bijgevolg vervalt de motivering van de regering, want elke uitspraak van een regeringslid over het Meccanoscenario blijkt een gratuite uitspraak te zijn geweest die niet ondersteund werd door studiewerk.

Omdat de toen opgegeven redenen geen betrekking hebben op feiten, omdat m.a.w. kennelijk onjuiste feitelijke overwegingen gemaakt werden, komt ook de bestuurshandeling van 30 maart 2010 te vervallen.

Het door regeringsleden en ook door minister Crevits soms aangehaalde argument dat het Meccanoscenario van Forum 2020 en ondergetekenden niet beantwoordt aan de randvoorwaarden gesteld door de regering blijkt evengoed gratis als motivering voor het weren ervan: autonome verkeersmodelleringen of modelleringen met enkel tol aan de Kennedytunnel beantwoorden evenmin aan die randvoorwaarden, en toch werden dergelijke scenario's dan weer wel gemodelleerd in combinatie met o.a. de aanleg van het Meccanotraccé – wat de willekeur van de keuzes van scenario's slechts bevestigt.

Bovendien wordt hier het statuut van de randvoorwaarden misbruikt. De invoering van wat vandaag 'de randvoorwaarden van de regering' wordt genoemd was destijds het gevolg van de vaststelling dat het BAM-traccé zonder aanvullende en remediërende maatregelen geen afdoende oplossing zou bieden – zie de nood aan wat het Vlaams Verkeerscentrum een 'extra stimulus' noemde, onder C. Daarom werden specifieke randvoorwaarden gekoppeld aan het BAM-traccé.

Bij de opdrachtgeving in juli 2008 tot onafhankelijk onderzoek van het stRaten-generaal-traccé liet de Vlaamse regering die randvoorwaarden los: het studiebureau Arup/SUM mocht het alternatieve traccé modelleren met andere randvoorwaarden dan de voor het BAM-traccé vereiste remediërende maatregelen, dit in functie van het best mogelijke rendement van het alternatieve traccé. Wanneer het Meccanotraccé enkel mag worden geëvalueerd op basis van de randvoorwaarden geldend voor het BAM-traccé, stelt de Vlaamse regering niet de mobiliteitsoplossing als uitgangspunt, wel de handhaving van remediërende maatregelen noodzakelijk voor het BAM-traccé. Maatregelen verbonden aan één traccé opdringen aan een alternatief traccé verheft het statuut van die maatregelen tot hoofdzaak, waardoor de randvoorwaarden hoofdvoorwaarden worden. Dergelijke handelwijze dient slechts één zaak: het voeren van misleidend onderzoek.

We dienen deze klacht in binnen het kader zoals geschetst door de Raad van State in arrest nr. 16.364 van 17 april 1974:

*Elke bestuursoverheid moet zich in de uitoefening van haar bevoegdheden gedragen overeenkomstig de eisen van behoorlijk bestuur, zonder dat het vereist is dat zodanig gedrag bij uitdrukkelijk voorschrift is vastgelegd.*

Over deze door de Raad van State geëxpliciteerde logica schrijft Christel Verhas in haar proefschrift *Klachtenmanagement in de Vlaamse Overheid: aanbevelingen van de Vlaamse Ombudsman en de doorwerking ervan op de regelgeving en het beleid* (juni 2004), hoofdstuk 1.2. Beginselen van behoorlijk bestuur als gedragsnormen ten aanzien van de burger:

*Dit laatste zinsdeel is niet zonder belang. Van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur bestaat geen exhaustieve opsomming, noch een normerende tekst waarin deze als geheel aan de overheden wordt opgelegd. En toch zijn het normen waaraan de overheid zich niet mag onttrekken in zijn relatie met de burger. Sommige van deze beginselen komen uit de rechtspraak, andere uit de wetgeving.*

*Als reden voor de doorbraak van deze beginselen in het administratieve recht worden de veranderende opvatting over de relatie tussen bestuur en bestuurden, en de terugtred van de wetgever aangewezen.*

*De bestuurde wil niet meer behandeld worden als een object; en wil een meer gelijkwaardige relatie met het bestuur. Er is een zekere democratiseringstendens merkbaar tussen bestuur en bestuurde, in die zin dat er aan het bestuur ook meer verantwoording en controle wordt opgelegd, en dat van daaruit sleutelbegrippen als openheid, openbaarheid, inspraak, klantgerichtheid en rechtsbescherming als bestuursmaatstaven op de voorgrond treden.*

De aanbevelingen van de commissie-Berx, op 26 februari 2011 voorgesteld in het rapport *Naar een snellere en betere besluitvorming over complexe projecten*, gaan in dezelfde richting:

*Als voormelde voorstellen van goede bestuurlijke praktijk worden gevolgd: stevige juridische en feitelijke voorbereiding, brede participatie en permanente communicatie en een breed politiek gedragen besluit, is de kans allicht klein dat (ernstige) beroepen zullen worden ingeleid.*

Uit de inhoud van onderhavige klacht moge blijken dat minister Crevits in de omgang met het alternatieve Meccanoscenario telkens het tegendeel deed van wat de commissie-Berx voorstelde: de besluitvorming dienaangaande berustte op weinig tot geen feitelijke voorbereiding, geen participatie en een misleidende communicatie.

De enige gepaste reactie van overheidswege na vijftien maanden schenden van diverse beginselen van behoorlijk bestuur is het alsnog opstarten van een onafhankelijk onderzoek van het Meccanoscenario zoals voorgesteld door Forum 2020 en ondergetekenden, en van de faseringsmogelijkheden ervan. Ondergetekenden vragen dit reeds sinds februari 2010, met als bedoeling: tijdswinst boeken bij het vinden van de best mogelijke oplossing voor de mobiliteitsproblematiek in en rond Antwerpen.

Ondergetekenden hopen dat de ombudsdienst minstens een gemotiveerde inhoudelijke reactie verkrijgt van de minister op de inhoud van onderhavige klacht. Verder verwachten we dat de ombudsdienst vanuit haar morele gezag en haar herstelgerichte functie een bemiddelende rol kan opnemen bij het voorstellen van een concrete oplossing in deze.

We verklaren ons nader in onderstaande toelichting.

Met vriendelijke groet,

Manu Claeys  
Peter Verhaeghe  
voor *stRaten-generaal*

## **A. Voorgeschiedenis**

In opdracht van Forum Mobiliteit Regio Antwerpen 2020, een groep van Antwerpse bedrijfsleiders en transporteconomen (zie [www.forum2020.be](http://www.forum2020.be)), werkten ondergetekenden in de periode november 2009 – februari 2010 een alternatief oplossingsmodel uit voor de Antwerpse mobiliteitsproblematiek. Dit nadat op 18 oktober 2009 het BAM-tracé – als onderdeel van het Masterplan Mobiliteit van de Vlaamse regering – was verworpen in een volksraadpleging.

Als apolitieke denktank vroeg Forum 2020 ons om zonder a priori's denkpijlen te exploreren die technisch haalbaar zijn, een oplossend vermogen hebben voor de mobiliteitsproblematiek en op een minimum aan maatschappelijk draagvlak kunnen rekenen.

Na diverse voortgangsrapportages en overlegmomenten met de leden van Forum 2020 presenteerden we hen in februari 2010 onze finale analyse van diverse scenario's – zie hoofdstuk

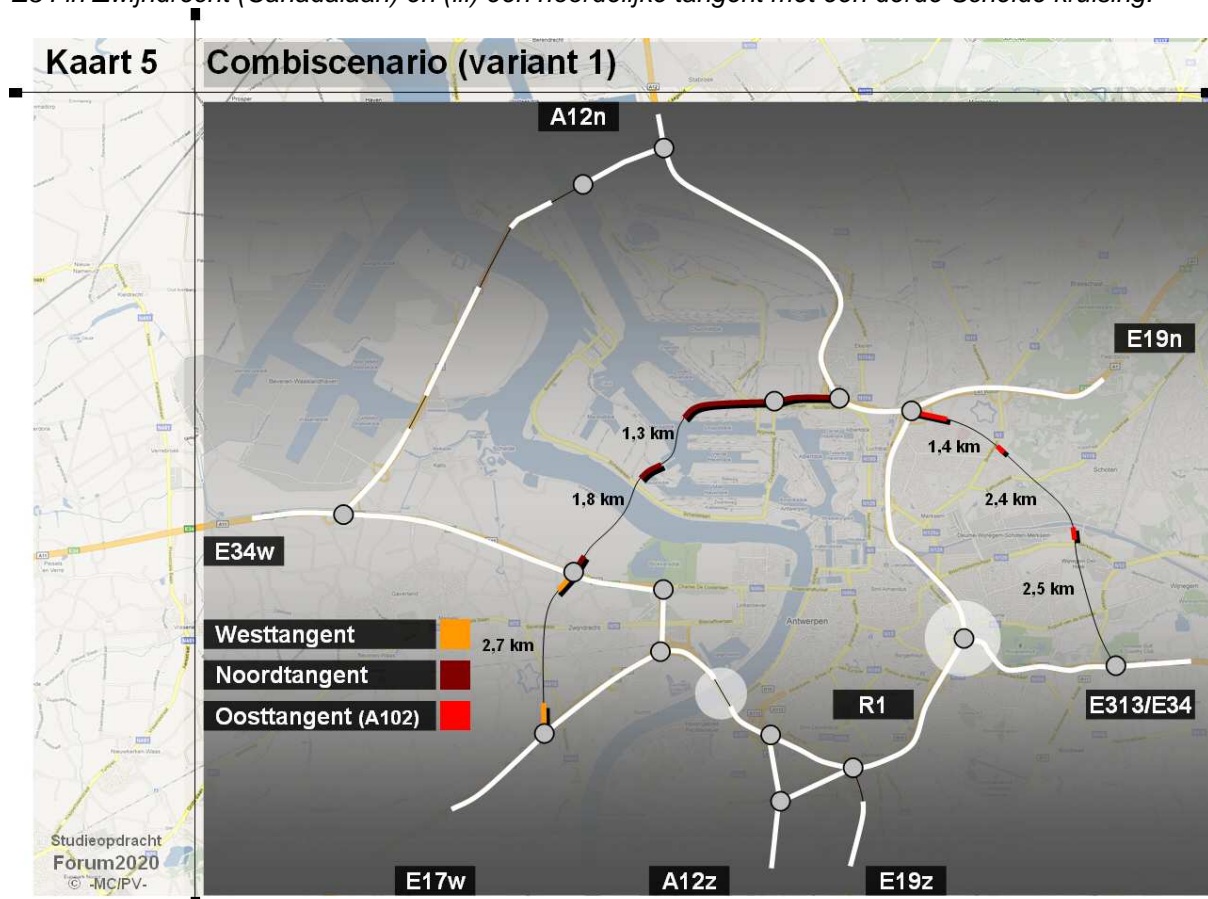
Hoofdwegennet in het document *Van knelpunten naar knooppunten* (Claeys en Verhaeghe, 2010) op [www.forum2020.be](http://www.forum2020.be).

Het voorkeursscenario bestond uit een bypass ten noorden van de stad Antwerpen, met drie aaneensluitende tangenten die gefaseerd kunnen worden uitgevoerd: een nieuwe verbinding tussen de E17 en de E34 (westtangent), een nieuwe Scheldekruising (noordtangent) en een grotendeels ondertunnelde verbinding tussen de E19 en de E34/E313 op het voorziene tracé (reservatiestrook) van de A 102. Dit scenario gaven we de naam 'Meccanoscenario', omdat je de diverse tangenten onafhankelijk van mekaar kan aanleggen (faseren in de tijd en qua budgettering).

Onlosmakelijk verbonden met het Meccanoscenario presenteerden we als randvoorwaarde ook een sturingsmodel d.m.v. trajectheffing: de Meccano was gratis toegankelijk, op de Antwerpse ring R1 (blijvend het drukste onderdeel van het Antwerpse hoofdwegennetwerk) werd variabele tol geheven voor doorgaand verkeer dat verkiest niet van de Meccano gebruik te maken. Bestemmingsverkeer van en naar Antwerpen en de haven bleef gratis in en uit de stad rijden.

Op 22 februari 2010 informeerden leden van Forum 2020 Vlaams minister-president Kris Peeters over dit Meccanoscenario aan de hand van een powerpointpresentatie. Ze bezorgden de minister-president ook een Memorandum (management summary), waarin de diverse bestudeerde scenario's toegelicht werden, met als voorkeursscenario het Meccanoscenario. In het Memorandum staat:

*Het combi- of meccanoscenario (zie kaarten 5, 6 en 7) omvat het creëren van een noordelijke bypass rond de Antwerpse agglomeratie door het combineren van drie tangentiële verbindingen: (i) een oostelijke bretel – een gesegmenteerde tunnel (T102) - tussen de E313 en de E19 die in synergie - wordt aangelegd met de geplande spoorweginfrastructuur; (ii) een westelijke bretel – een gedeeltelijk ondertunnelde verbinding - tussen de E17 ter hoogte van Melsele (industriegebied Schaarbeek) en de E34 in Zwijndrecht (Canadalaan) en (iii) een noordelijke tangent met een derde Schelde kruising.*



*Het scenario wordt aangeduid met de termen "combi" of "meccano" omdat ieder van deze tangentiële verbindingen een eigen finaliteit heeft – de oostelijke bretel verbindt de haven met het hinterland, de westelijke bretel zorgt voor aansluiting van de E17 naar de Waaslandhaven en de Liefkenshoektunnel, de noordelijke bretel levert de Scheldekruising als sluitstuk - maar tegelijk ook past in een volledige bypass rond de Antwerpse agglomeratie.*



Verder stelde het Memorandum:

*In alle scenario's wordt verondersteld dat de "hardware" – de infrastructuur – wordt gecomplementeerd met een goed functionerend systeem van verkeerssturende prijszetting ("software") met als hoofddoel om de exploitatie van de infrastructuur te optimaliseren, zodat op dat vlak de scenario's op gelijke manier kunnen worden beoordeeld.*

*(...)*

*In ieder van deze "hardware" configuraties is het noodzakelijk om congestie aan te pakken met slimme systemen van verkeersmanagement. Die zijn gebaseerd op een sociaal verantwoord maar effectief stelsel van congestieprijszetting, gekoppeld aan het vooraf informeren van de weggebruiker over de route met de minste kost. In de nabije toekomst zullen wagens en vrachtwagens uitgerust zijn met elektronische identificatie waarbij aanrekening van weggebruik op een administratief goedkope manier mogelijk wordt. Het volstaat om een aantal registratiepoorten te plaatsen op strategische punten van het hoofdwegenet om individuele gebruikers aan te rekenen voor het gebruik van de infrastructuur in functie van de intensiteit van het verkeer. Duidelijke visuele verkeersinformatie langs het hoofdwegenet kan de gebruikers vooraf informeren over de minimale kostenroute, waardoor ze via hun portemonnee aangespoord worden om de minst drukke route te gebruiken.*

In het Memorandum werd ook verduidelijkt waarom het Meccanoscenario in combinatie met de hierboven genoemde software de voorkeur genoot:

*Uit analyses van de verkeersstromen blijkt dat het combiscenario de grootste mogelijkheden biedt om het verkeer in en rond Antwerpen op een snelle, kosteneffectieve en veilige manier af te wikkelen.*

Op 23 februari 2010 presenteerden ondergetekenden aan de hand van een powerpointpresentatie het Meccanoscenario, inclusief onlosmakelijk daaraan verbonden het slimme-sturingssysteem met detectiepoorten, op het kabinet van minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits, We hadden daartoe een uitnodiging ontvangen op maandagavond 22 februari, wellicht als gevolg van het bezoek van de Forumleden aan de minister-president.

Tijdens het overleg op het kabinet van de minister was de minister zelf niet aanwezig. Wel kabinetschef Filip Boelaert en senator Els Schelfhout.

Zoals uit bovenstaande blijkt kon minister Crevits zich vanaf 23 februari 2010 – op basis van het Memorandum en de mondelinge toelichting op haar kabinet – een beeld vormen van het Meccanoscenario. Minstens wist ze vanaf toen dat het Meccanoscenario van Forum 2020 en ondergetekenden een combinatie was van een tracé en sturende middelen, nl. een systeem van slimme verkeerssturing op basis van selectieve trajectheffing. Een ander Meccanoscenario werd nooit voorgelegd – dus ook niet Meccanoscenario's zonder sturing (autonoom) of met niet-variabele heffingen (tol) of vrachtverbod aan de Kennedytunnel.

Eveneens op dinsdag 23 februari 2010 vond een interkabinettenwerkgroep plaats waar mondeling werd gesuggereerd om clusters van nieuwe verkeersinfrastructuur met als onderdeel het daags voordien aan de minister-president voorgelegde Meccanotraccé te laten toetsen door het Vlaams Verkeerscentrum (VVC). Ingenieur Eddy Peetermans van het Vlaams Verkeerscentrum was uitgenodigd op deze vergadering om toelichting te geven bij zijn vergelijkend onderzoek tussen het BAM-traccé en het Arup/SUM-traccé. Hij kreeg toen een bijkomende opdracht: verkeersmatige doorrekeningen maken van het Meccanotraccé in combinatie met andere verkeersinfrastructuur en op basis van zes sturingssystemen – vier maal met minstens tolheffing in de Meccano zelf, eenmaal enkel met tolheffing aan de Kennedytunnel en eenmaal autonoom (zonder sturing). Dit zijn de gemodelleerde scenario's zoals later ook weergegeven in een powerpointslide van het VVC (waarbij OW = Meccanotunnel onder de Schelde):

- Tolvrij
- Tol KT
- Tol OW + LHT – met en zonder vrachtverbod KT
- Tol OW + LHT + KT – m/z vrachtverbod KT

Geen enkele van die sturingssystemen kwam zelfs maar in de buurt van het sturingssysteem zoals op tafel gelegd door Forum 2020 en mondeling toegelicht door ondergetekenden op het kabinet van minister Crevits. Alle wijkten ze fundamenteel af van het Meccanoscenario zoals voorgelegd door het

Forum 2020 en ondergetekenden, dat aangeeft dat enkel een combinatie van tracé en slimme sturing kan leiden tot een afdoende oplossing.

Bovendien werden alle door het Vlaams Verkeerscentrum te modelleren Meccanotracs telkens uitgebreid met infrastrukturelementen die niet bij het oorspronkelijke Meccanoscenario horen: vijf extra rijstroken E313 tussen Wommelgem en Bergerhout, parallelwegen en dwarsverbindingen in het Waasland, een forse verbreding van de Antwerpse ring (realisatie stedelijke ringweg). Deze werken zijn uitdrukkelijk niet voorzien in het door Forum 2020 en ondergetekenden voorgelegde Meccanoscenario. Het zijn variante wegprojecten die het oplossend vermogen van de verschillende tangenten zoals voorzien in dat Meccanoscenario negatief beïnvloeden. Al deze infrastrukturelementen creëren immers extra capaciteit op plekken waar dit Meccanoscenario net verkeer wil weghalen. Het is evident dat toevoeging van dergelijke infrastructuur slechts zal leiden tot verminderde performantie van het Meccanotraccé. Om een voorbeeld te geven: wie vanaf Wommelgem in de toekomst zes rijstroken i.p.v. de huidige drie krijgt tot aan de Antwerpse ring, heeft minder nood aan een A102 (onderdeel van het Meccanotraccé) als alternatieve bypass.

Die verminderde performantie werd nog versterkt door de keuze van de sturingssystemen zoals bepaald in de interkabinettenwerkgroep. Al deze sturingssystemen – op het systeem met tolheffing aan de Kennedytunnel na – moedigen het verkeer aan om het Meccanotraccé eerder te vermijden, wat net het tegendeel is van de opzet binnen het oorspronkelijke voorstel.

Op 23 februari 2010 werd dus beslist om zes afgeleide scenario's bedacht door een ministeriële interkabinettenwerkgroep te laten modelleren. Die scenario's waren a.h.w. karikaturen van het originele Meccanoscenario, zowel wat de infrastruktuurdefinitie betreft als de keuze van de sturingssystemen. Het Meccanoscenario dat door Forum 2020 aan de regering werd gepresenteerd en daags nadien door ondergetekenden werd toegelicht op het kabinet van minister Crevits werd opzij geschoven: een opdracht om dat voorstel te modelleren werd niet gegeven, zonder motivering van die beslissing. Dergelijke motivering blijft tot vandaag uit.

Op 25 februari 2010 (daags na een persconferentie waarop Forum 2020 het Meccanoscenario aan de publieke opinie had voorgelegd) verklaarde burgemeester van Antwerpen Patrick Janssens in het televisieprogramma *Phara* het volgende over hoe hij de omgang met dit nieuwe gegeven zag:

*Ik denk dat het van bijzonder veel arrogantie en ook onwil zou getuigen om te zeggen 'ja, gooi maar in de vuilbak', dat we dat niet moeten doen. Dat zou zeer onverstandig zijn, omdat het toch wel heel uitzonderlijk is dat je een voorstel krijgt wat gedragen wordt door zo'n coalitie van grote ondernemers en actiegroepen die normaal in zo'n dossiers radicaal tegenover mekaar staan. Als ik dan als burgemeester zie dat burgemeesters uit de rand positief reageren, dat is allemaal redelijk zeldzaam, daar moeten we toch zorgzaam mee omgaan.*

De interviewster polste of het plan dan 'mee op tafel moet liggen' bij de regeringsbeslissing. Burgemeester Janssens:

*Ja, het zou bijzonder arrogant zijn of van onwil getuigen om dat niet te doen. Dat is eigenlijk het enige dat mij op dit moment een beetje zorgen baart. Men heeft een historiek waarbij mensen alternatieven hebben gepresenteerd en die alternatieven eigenlijk onmiddellijk zijn weggelachen. Ik vind dat een onverstandige houding op het moment dat je met een probleem zit.*

Op dat moment had minister Crevits het Meccanoscenario zoals voorgelegd door Forum 2020 en ondergetekenden a.h.w. al 'weggelachen', door toelating te geven om alleen karikatuurale varianten ervan te laten modelleren. Het Vlaams Verkeerscentrum was op dat moment reeds doorrekeningen aan het maken van die varianten, die zowel qua infrastructuur als sturingssysteem fundamenteel afweken van wat Forum 2020 en ondergetekenden hadden gepresenteerd. Een 'zorgzame omgang' met het nieuwe voorstel kunnen we dit niet noemen.

's Anderendaags (26 februari 2010) stelde de commissie-Berx haar rapport *Naar een snellere en betere besluitvorming over complexe projecten* voor. Daarin stonden aanbevelingen te lezen als 'Een nauwkeurige voorbereiding van het dossier/project is onontbeerlijk' en 'Volgehouden overleg met stakeholders en maatschappelijke belangengroepen loont'. Op dat moment was minister Crevits het omgekeerde aan het doen: zonder overleg met Forum 2020 of ondergetekenden – die pas later zouden vernemen dat een modellering van Meccano-achtige scenario's was uitgevoerd – had de

minister aan het Vlaams Verkeerscentrum opdracht gegeven om een bijzonder onnauwkeurige studie te maken over hun alternatief.

Drie dagen later – op maandag 1 maart 2010 – presenteerde ingenieur Peetermans eerste resultaten van de VVC-Meccanostudie aan de DAM-werkgroep V binnen het interministerieel comité DAM (Duurzame Antwerpse Mobiliteit).

Op het einde van een algemene powerpointpresentatie over knelpunten en potenties van het Antwerpse hoofdwegennet toonde hij vier powerpoint-slides over Meccanomodelleringsen, nl. de slides 31 t.e.m. 34 uit het document Studieresultaten.pdf dat inmiddels op de website [www.vlaanderen.be/dam](http://www.vlaanderen.be/dam) staat. Een aanwezige op de vergadering vertelde ons later dat de slides 'twaalf seconden' in beeld waren en dat de vergadering nauwelijks vijf minuten stilstond bij die Meccanoslides. Op 5 maart 2010 bevestigde een ingenieur van het Vlaams Verkeerscentrum dat laatste aan de Antwerpse televisiezender ATV.

In het verslag van de vergadering staat dat het Verkeerscentrum 'al een eerste – voorlopige – analyse' deed op het autonoom vermogen van de op 23 februari 2010 door de interkabinettenwerkgroep bepaalde infrastructuurwerken met inbegrip van het Meccanotracé. Bij autonoom vermogen wordt de aantrekkingskracht van een tracé bekeken zonder dat het verkeer gestuurd wordt door bv. heffingen, verboden of rijadviezen op een andere plaats. Een dergelijke analyse is bijgevolg geen analyse van het door Forum 2020 en ondergetekenden voorgelegde Meccanoscenario, want precies om de fileproblematiek aan te pakken bepleitte het Forum 2020 reeds in het Memorandum het tegendeel, met name slimme sturing. Ook hoort bij dat scenario bv. geen verbreding van de ring, terwijl die verbreding wel meegenomen werd in de modellering door het Vlaams Verkeerscentrum.

Verder valt aan te stippen dat de Vlaamse regering reeds lang geleden beslist had haar eigen BAM-tracé niet te laten werken op autonoom vermogen, wel op basis van 'statische' sturing (= vrachtverbod in de Kennedytunnel en niet-variabele tolheffing aan de Oosterweeltunnel). Waarom de door de interkabinettenwerkgroep bepaalde verzameling van infrastructuurwerken met inbegrip van het Meccanotracé dan wel op autonoom vermogen werd getoetst en geëvalueerd door het Vlaams Verkeerscentrum – ondanks negatieve advisering daarvan door het Forum 2020 en ondergetekenden – blijft een raadsel.

Op 23 februari 2010 – dag waarop het Vlaams Verkeerscentrum de opdracht kreeg om de door de interkabinettenwerkgroep bepaalde verzameling van infrastructuurwerken met inbegrip van het Meccanotracé op zes manieren te modelleren, inclusief autonoom vermogen – was voor de interkabinettenwerkgroep bovendien al de zwakte duidelijk van het autonome vermogen van het voorkeurscenario van de regering zelf. In de toen besproken DAM-alternatievenstudie staat te lezen:

*Enkel door een combinatie van tol in Kennedytunnel met een tolvrije Liefkenshoektunnel of van een vrachtverbod in de Kennedytunnel gecombineerd met tol op zowel Kennedytunnel als Liefkenshoektunnel slagen we er in de filedruk te compenseren.*

De zwakte van het autonome vermogen van het BAM-tracé werd nogmaals bevestigd door ingenieur Peetermans op de vergadering van de DAM-werkgroep V van 1 maart 2010 (zie verslag vergadering):

*De modelleringen tonen aan dat het autonoom effect van een nieuwe tunnel niet zal volstaan om de Kennedytunnel filevrij te maken. Tol heffen op de nieuwe tunnel verzwakt zelfs het autonoom effect van die nieuwe tunnel. Er is een extra stimulus nodig om het effect te vergroten.*

Des te vreemder daarom dat men het alternatieve scenario toch liet evalueren op autonoom vermogen, wanneer ook zonder modellering al kon worden aangenomen dat dit geen optimaal resultaat zou opleveren. Bij het door Forum 2020 en ondergetekenden voorgelegde Meccanoscenario is precies daarom een 'extra stimulus' voorzien: intelligente trajectheffing.

Gelet op de tijd die nodig is voor de doorrekening per model (minimaal 5 uur) en om de totale doorlooptijd beperkt te houden zou je verwachten dat van bij aanvang gestreefd wordt naar het modelleren van te verwachten 'best mogelijke scenario's' en niet van voorspelbaar slechte scenario's. Bij de studie van Meccano-gerelateerde scenario's door het Vlaams Verkeerscentrum ontstaat de indruk van het tegendeel. Het scenario dat zo correct mogelijk weergeeft wat Forum 2020 en ondergetekenden op 22 en 23 februari presenteerden werd niet gemodelleerd, wel zes scenario's die werden bedacht door een ministeriële interkabinettenwerkgroep en geen weergave zijn van het door Forum 2020 en ondergetekenden voorgelegde Meccanoscenario.

In een brief van 29 juni 2010 aan het Forum 2020 erkende afdelingshoofd Jean-Pierre Vijverman van het Vlaams Verkeerscentrum dat zijn centrum wel op de hoogte was van het onlosmakelijke verband tussen tracé en trajectheffing in het door Forum 2020 en ondergetekenden voorgelegde Meccanoscenario. Maar het Verkeerscentrum beschikte over onvoldoende concrete gegevens om daarvan een verkeersmodellering te maken, schreef hij:

*Het globale Meccanoplan steunt op de invoering van een intelligente tolheffing op wegdelen in functie van ondermeer de herkomst en de bestemming van de weggebruikers op deze wegdelen. De concretisering van deze heffing was op het ogenblik van de vergelijkende doorrekening niet gekend.*

Deze uitleg verklaart niet waarom dan maar karikaturen van het voorgelegde Meccanoscenario werden gemodelleerd noch waarom een ander studiebureau later wél een verkeersmodellering van dit scenario kon maken op basis van dezelfde verstrekte gegevens. Ze verklaart evenmin waarom het Verkeerscentrum geen toestemming kreeg van de bevoegde minister Crevits om voor de geplande modelleringen contact te nemen met het Forum 2020 of met ondergetekenden om uit eerste hand die 'concretisering van deze heffing' te vernemen in functie van een zo correct mogelijke studie van het Meccanoscenario. Bij modelleringen van een nieuw verkeersscenario lijkt het ons evident dat men aan tafel gaat zitten met de bedenkers van dit scenario om te achterhalen hoe het scenario er precies uitziet en wat men ermee beoogt?

Het Forum 2020 en ondergetekenden waren in die periode alleszins bereid om nadere toelichting te geven aan de mensen van het Vlaams Verkeerscentrum, met ondersteuning van een gedetailleerde powerpoint die o.a. het concrete heffingssysteem op kaart visualiseerde. Op 24 februari 2010 deden ze dat tijdens een persconferentie. Op 25 februari 2010 gaven ze in Antwerpen een publieke infosessie over het Meccanoscenario, inclusief sturingssysteem, voor de geïnteresseerde burger. Op 26 februari 2010 volgde een presentatie voor het Antwerpse college, op 1 maart 2010 voor Vokationaal. Op 4 maart 2010 gaven leden van Forum 2020 en ondergetekenden in het Vlaamse parlement ruim twee uur tekst en uitleg bij het Meccanoscenario, in een publieke zitting op verzoek van de bevoegde parlementaire commissie. Het toont aan dat de pleitbezorgers van het nieuwe Meccanoscenario steeds beschikbaar waren voor verduidelijking.

In die dagen werden Forum 2020 en ondergetekenden benaderd door diverse maatschappelijke stakeholders met de vraag om nadere toelichting over het Meccanoscenario. Een dergelijke vraag kwam echter niet van het Vlaams Verkeerscentrum, dat – zonder dat het Forum en ondergetekenden daar toen van op de hoogte waren gebracht – opdracht had gekregen van een ministeriële interkabinettenwerkgroep om enkel door die werkgroep gekozen afgeleiden van het Meccanoscenario te modelleren. We betreuren het dat het Vlaams Verkeerscentrum zich niet bij de ontwerpers van het Meccanoscenario informeerde over de essentie van het door hen voorgelegde scenario. De afgeleiden (andere infrastructuurwerken, andere sturingssystemen) van dat scenario waren bedacht door een interkabinettenwerkgroep die beter wist, en werden gefiatteerd door de voogdijminister van het Vlaams Verkeerscentrum, minister van Mobiliteit Crevits, op wiens kabinet ondergetekenden nog voor de opstart van de modelleringen door het VVC nochtans concrete uitleg hadden gegeven over het bedoelde Meccanoscenario.

Uit het verslag over de VVC-presentatie aan de DAM-werkgroep V (1 maart 2010) blijkt dat ingenieur Peetermans eerlijkheidshalve zijn Meccano-modelleringsresultaten als 'een eerste – voorlopige – analyse' beschouwde. Wanneer een vertegenwoordiger van de stad Antwerpen hem, afgaand op het schaarse materiaal dat wordt getoond, wees op een vertekenende onvolledigheid in de simulatie, bevestigde ingenieur Peetermans dat dit inderdaad nog moest worden gecorrigeerd.

Deze modelleringen konden niet anders dan 'voorlopig' zijn. Zes door een interkabinettenwerkgroep bedachte clusters van infrastructuurwerken (met als een onderdeel telkens het Meccanotraccé) werden op drie werkdagen tijd gemodelleerd (24-26 februari), zonder één moment van overleg tussen het studiebureau (VVC) en de bedenkers zelf van het Meccanoscenario.

Op 10 juni 2011 nodigde het Vlaams Verkeerscentrum de pers uit om toelichting te geven bij deze zogenaamde Meccanostudie. *Het Laatste Nieuws* kopte 's anderendaags: 'Verkeerscentrum stak weinig tijd in Meccanotraccé'. In het artikel luidde het: 'Echt veel tijd is er in het berekenen van de effecten van Meccano niet gestoken. "Een paar dagen", zeggen de experts van het Verkeerscentrum.' Later zou minister Crevits nochtans blijven beweren dat het Meccanoscenario ernstig en uitgebreid werd bestudeerd door het Vlaams Verkeerscentrum.

Vergeleken met de ruim twee maanden die het studiebureau Transport & Mobility Leuven (TML) enkele maanden later nodig had om het echte Meccanoscenario te modelleren – zie onder C. – is

deze 'voorlopige analyse' door het Verkeerscentrum van door een ministeriële interkabinettenwerkgroep zelfbedachte afgeleide voorstellen haastwerk. Op basis daarvan een regeringsbeslissing nemen die de logica van het door Forum 2020 en ondergetekenden voorgelegde Meccanoscenario verwerpt is onbehoorlijk bestuur – zie hiervoor ook verder.

Op 1 maart 2010 toonde ingenieur Peetermans één tabel van gemodelleerde scenario's, twee kaarten en een slide met drie regels opmerkingen. Van vier van de zes door VVC te modelleren Meccanoscenario's (bepaald door een interkabinettenwerkgroep) werden geen kaarten getoond, en zouden later ook nooit kaarten publiek gemaakt worden. Op 9 maart 2010 – tijdens een vervolgvergadering van de DAM-werkgroep V – zou, blijkens het verslag, nog een slide getoond zijn. In dat verslag staat één paragraaf over de gevoerde Meccanostudie. In een studierapport van het Vlaams Verkeerscentrum over het potentieel van de A102 – toegevoegd aan het Masterplan van de Vlaamse regering nadat Forum 2020 en ondergetekenden de A102 als onderdeel van het Meccanotraccé naar voor hadden geschoven – staan ten slotte nog twee zinnen over deze zogenaamde Meccanostudie. Dit alles samen kan geplaatst worden op één A4 (zie onderaan deze klacht – in bijlage) en vormt de volledige publiek gemaakte output van het Vlaams Verkeerscentrum over de in opdracht van de Vlaamse regering gevoerde 'Meccanostudie'. Uit de twee zinnen in het studierapport over de A102 kunnen we overigens afleiden dat de gehanteerde handicapafstand tussen BAM-tracé en Meccanotraccé bij de vergelijkende modellering door het Vlaams Verkeerscentrum niet klopt (nota studierapport VVC A102, p.8), wat het reeds zwaar vertekende beeld van het oorspronkelijke Meccanoscenario in de VVC-modelleringen enkel verder negatief beïnvloedde.

Enkele dagen daarvoor, op 26 februari 2010, had de commissie-Berx volgende aanbeveling geformuleerd in haar rapport *Naar een snellere en betere besluitvorming over complexe projecten*:

*Het eindverslag van de verkennende fase zou de nodige en voldoende brede informatie moeten bevatten om als basis te dienen voor een goed onderbouwde, politieke beslissing op hoofdlijnen, m.n. het voorkeursbesluit, waarin het in essentie gaat om de kern van de oplossing voor het omschreven probleem resp. de in beeld gebrachte opportuniteit alsook over het nut en de noodzaak van de gescreende alternatieven en de consequenties van de mogelijke alternatieven op het vlak van mensen, middelen en impact.*

We kunnen ons niet voorstellen dat de commissie-Berx een A4 met daarop twee kaartjes en een paar verslagparagrafen in gedachten heeft wanneer ze pleit voor 'de nodige en voldoende brede informatie'. Op dit haastwerk nochtans baseerde de Vlaamse regering haar beslissing over het duurste infrastructuurproject ooit in Vlaanderen.

## **B. Het begin van het gespin**

Op 5 maart 2010 berichtte de krant *De Standaard* in een artikel met als kop 'Meccano lost problemen niet op' over deze zogenaamde Meccanostudie van het Vlaams Verkeerscentrum (onze onderlijningen):

*Het voelt wat wrang aan. Terwijl de vertegenwoordigers van Forum 2020 gisteren hun Meccanoplannen kwamen toelichten in het Vlaams Parlement, is het plan op regeringsniveau al uitvoerig bestudeerd en verticaal geklasseerd. Forum 2020 wil het doorgaand verkeer ver weg houden van de stad, door het via twee 'bretellen' om te leiden (zie grafiek). Onmiddellijk nadat de plannen vorige week bekendgemaakt werden, ging het Verkeerscentrum Vlaanderen ermee aan de slag. Afgelopen maandag werden de analyses van het Verkeerscentrum al voorgesteld in de werkgroepen van het interministerieel comité DAM (Duurzame Antwerpse Mobiliteit). De regering kreeg toen een gedetailleerde analyse van de verkeersstromen die het Meccanoplan en de bretellen teweeg zouden brengen.*

### *Hun Meccanoplannen?*

In het artikel werd de indruk gewekt dat de regering het Meccanoplan van Forum 2020 tegen het licht had laten houden. Zoals hoger aangegeven werden evenwel slechts karikaturen van dat plan gemodelleerd, op basis van fundamenteel andere aannames (verkeerde infrastructuur en verkeerde sturingssystemen). Die verwarring werd vanaf toen in stand gehouden en zelfs in de hand gewerkt

door regeringsleden, onder wie minister Crevits, die als voogdijminister van het Vlaams Verkeerscentrum het vaakst hierover duiding moest geven en stelselmatig bleef beweren dat 'de Meccano inderdaad bestudeerd was en ontoereikend werd bevonden.

#### *Uitvoerig bestudeerd?*

We lijsten nog eens het volledige corpus op van de zogenaamde Meccanostudie, op basis van alle vrijgegeven materiaal:

\* in document Studieresultaten (ppt): vier slides, nl. een tabel, twee kaarten en een tekstslide (drie bemerkingen)

\* in document Studierapport Vlaams Verkeerscentrum A102: één paragraaf

\* in verslag DAM-werkgroep V van 1 maart: twee paragrafen, uit tweede hand want opgetekend door de verslaggever

\* in verslag DAM-werkgroep V van 9 maart: één paragraaf, uit tweede hand

Het gaat om een samenraapsel van een aantal powerpointslides en drie paragrafen genoteerd door een verslaggever. Alles samen past dit materiaal op één A4 (zie bijlage). Een studie kun je dit bezwaarlijk noemen, en al helemaal niet een uitvoerige studie.

Op de website van het Vlaams Verkeerscentrum lezen we: 'Het Verkeerscentrum ondersteunt het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid met kwaliteitsvolle en wetenschappelijk onderbouwde studies en adviezen rond verkeer en mobiliteit.' Het valt te betreuren dat het VVC uitgerekend in het grootste infrastructuurdossier van de Vlaamse regering geen kwaliteitsvolle en wetenschappelijk onderbouwde studie mocht afleveren over een redelijk alternatief.

Eigen aan een ernstige studie is dat derden – en minstens collega's – kunnen controleren wat precies werd bestudeerd, op basis van welke gegevens, met welke methode en welke parameters. Deze gegevens zijn noodzakelijk voor het maken van een peer review, i.e. een analyse door collega-deskundigen die de kwaliteit van de gevoerde analyse en de conclusies evalueren, en daarmee ook de geloofwaardigheid van de studie zelf.

Op basis van één A4 met daarop wat kaarten en commentaren kun je onmogelijk dergelijke toetsing doen of zelfs maar een debat daarover opstarten. Dat laatste is een vaststelling die academici wel vaker deden in het kader van het Oosterweeldossier. Zo plaatsten transporteconomen Stef Proost (K.U.Leuven) en Bruno De Borger (Universiteit Antwerpen) recentelijk nog in *Knack* (11 mei 2011) volgende kanttekeningen bij communicatie van regeringswege over verkeersmodelleringen van het Masterplan 2020: 'Wij zouden die cijfers graag zien en er een open wetenschappelijk debat over voeren, maar men geeft ze niet vrij. Dat gebrek aan transparantie en overleg frustriert veel academici. Het gaat hier om het grootste infrastructuurproject ooit in Vlaanderen, maar ze willen de tegenargumenten niet horen.'

Ook in dit verband gaf de commissie-Berx overigens aanbevelingen die haaks staan op de praktijk zoals beschreven in onderhavige klacht:

*Op een beperkend te interpreteren bescherming van vertrouwelijke gegevens na, is het aangewezen om de voortschrijdende inzichten op al deze punten publiek te ontsluiten en geïnteresseerden gekanaliseerd de kans te geven om onderbouwde voorstellen te formuleren en/of vragen te formuleren.*

In september 2010 kwam Transport & Mobility Leuven (TML) naar buiten met een verkeersmodellering van het door Forum 2020 en ondergetekenden voorgelegde Meccanoscenario. Het contrast met de 'studie' van het Verkeerscentrum was immens: 86 bladzijden definitives, bewijsvoeringen, formules, kaarten, analyses en conclusies kregen we toen te zien. De hele studie werd de dag van de bekendmaking online geplaatst, voor eenieder verifieerbaar, met name ook door de overheid.

#### *Gedetailleerde analyse?*

Zoals hoger aangevoerd vond tijdens de vergadering van de DAM-werkgroep V allesbehalve een gedetailleerde analyse plaats. Men stond enkele minuten stil bij een paar powerpointslides. De lokale Antwerpse televisiezender ATV polste op 5 maart 2010 bij het Vlaams Verkeerscentrum naar een reactie op het stuk in de krant. Een ingenieur van het Verkeerscentrum vertelde de journalist dat het Meccanotraccé die voorbij maandag hooguit vijf minuten aan bod was gekomen in de werkgroep en dat het zeker geen zwart-witverhaal is. ATV citeerde de ingenieur: 'We weten niet wie er belangen heeft om zulke negatieve berichten de wereld in te sturen. We werken hier naarstig verder om het Meccanotraccé grondig te bestuderen en zullen pas nadien, aan het einde van de maand, met onze bevindingen naar buiten komen.'

Wie heeft belangen bij dergelijke negatieve berichten over het Meccanoscenario? Waarom verscheen het negatieve stuk daags nadat Forum 2020 en ondergetekenden tijdens een lange uiteenzetting in het Vlaams parlement tekst en uitleg hadden gegeven over hun Meccanoscenario? Wie toonde de krant *De Standaard* de powerpointslides van 1 maart 2010 op een moment waarop de leden van het Forum 2020 en ondergetekenden niet eens wisten dat reeds modelleringen waren gemaakt door het Vlaams Verkeerscentrum? Hoe valt te verklaren dat dit de enige concrete informatie was uit alle DAM-werkgroepen die werd gelekt naar de pers? Hoe kan het dat de presentatie van 1 maart 2010 al op 4 maart 2010 aan de krant *De Standaard* werd getoond, terwijl ze pas op 8 maart 2010 werd toegezonden aan de leden van de DAM-werkgroep?

Op dit soort vragen is het lastig antwoorden, ook al rijzen er vermoedens. De impact van de publicatie inschatten is minder moeilijk: voor de publieke opinie had het Meccanoscenario een slecht rapport gekregen en de bedenkers van het scenario konden geen weerlegging aanvoeren wegens gebrek aan inzage in een studie die niet bestond, behalve in de vorm van enkele powerpointslides die op vijf minuten tijd in een vergadering waren getoond en (nog) niet waren vrijgegeven, behalve blijkbaar aan één krantenredactie.

Er waren ook politieke gevolgen: amper had het Vlaamse parlement zich kunnen informeren over eventuele merites van het alternatieve scenario of er stond al in de krant dat het Vlaams Verkeerscentrum op basis van 'analyses' geen heil zag in dat alternatief. Op zijn minst creëert dergelijk artikel twijfel bij parlementsleden. Die twijfel werd mee gevoed door de regering, die noch ontkende dat ze het door Forum 2020 en ondergetekenden voorgelegde Meccanoscenario al zou hebben afgevoerd, noch enig materiaal vrijgaf op basis waarvan de buitenwereld kon verifiëren of wat in de krant stond klopte.

En 'ondertussen tikt de klok voort' meldde *De Standaard* op het einde van het artikel, want 'voor 31 maart wil minister-president Kris Peeters (CD&V) een beslissing over de Oosterweelverbinding'.

#### *Verticaal geklasseerd?*

Ondanks de aankondiging door de VVC-ingenieur op ATV dat het Meccanoscenario nog grondig zou worden bestudeerd, werd dit scenario na 1 maart 2010 niet meer verder bekeken door het Vlaams Verkeerscentrum, zo blijkt uit later vrijgegeven materiaal. Dat deel van de berichtgeving in de krant klopte dus wel: het Meccanoscenario was inderdaad al verticaal geklasseerd door de regering en door de bevoegde minister Crevits. Een grondige studie werd niet meer geleverd door het Vlaams Verkeerscentrum, of mocht niet meer worden geleverd. Het bleef bij de losse verzameling van verslagparagrafen en twee kaarten. Van vier van de zes gemodelleerde scenario's werden niet eens de resultaten meer vrijgegeven.

Op 6 mei 2010 verklaarde het Verkeerscentrum aan een van ondergetekenden dat de conclusies die *De Standaard* publiceerde 'volledig voor rekening van de krant zijn' (verslag infosessie Verkeerscentrum) en dat dit niet de conclusies van het Verkeerscentrum waren 'omtrent het globale Meccanoplan'. Maar daar lag net de zwakte van de situatie waarin het Verkeerscentrum verzeild was geraakt. Bij gebrek aan verifieerbare studie met een duidelijke analyse van de problematiek kon eenieder voor zichzelf conclusies beginnen formuleren over een mythische studie die niet bestond, tenzij als samenraapsel op een A4.

De vijf minuten duiding door ingenieur Peetermans bij vier powerpointslides over karikaturen van het door Forum 2020 en ondergetekenden voorgelegde Meccanoscenario – zelf had hij het bij presentatie ervan over een 'voorlopige analyse' - kregen daardoor, mede ondersteund door het artikel in *De Standaard*, mythische proporties.

Deze situatie maakte een correct publiek debat over eventuele verdiensten van het Meccanoscenario onmogelijk, wat voor de regering een context creëerde om dat scenario vervolgens te negeren bij de verdere besluitvorming.

### **C. Bestuurlijk misbruik van administratieve expertise**

In de loop van de daarop volgende maanden zou minister Crevits deze door de regering en haar kabinetten gecreëerde situatie op twee politiek beslissende momenten benutten om het publieke debat over het door Forum 2020 en ondergetekenden voorgelegde Meccanoscenario op een zijspoor te houden. Uit 'de' regeringsstudie over de Meccano bleek immers dat dit alternatief niet voldeed, voerde ze telkens aan. En die studie was uitgevoerd door het Vlaams Verkeerscentrum, wiens expertise toch niemand in vraag wilde stellen?

Een ernstige studie kreeg evenwel niemand te zien, ondanks toenemende publieke vraag daarom. Bovendien kon het Vlaams Verkeerscentrum, als afdeling binnen het departement Mobiliteit en

Openbare Werken, slechts door de minister gefiatteerde scenario's modelleren. Niet de aanwezige expertise was dus het onderwerp van debat, wel de benutting ervan en de ruimte die de administratie van de minister kreeg om een relevante studie te maken over een redelijk alternatief.

#### 1. Beslissing Vlaamse regering 30 maart 2010

Ingenieur Peetermans had het op 1 maart 2010 over een 'voorlopige analyse', correcties moesten nog worden doorgevoerd, het Vlaams Verkeerscentrum kondigde verder grondig onderzoek aan. Maar zeven weken later, op 22 april 2010, doken de vier powerpointslides van 1 maart 2010 – ongewijzigd en zonder correcties – terug op als basismateriaal voor het politieke debat in de parlementaire commissie. Minister Crevits kwam er onder andere uitleggen waarom de Vlaamse regering op 30 maart 2010 het Meccanoscenario niet had weerhouden als oplossingsmodel. Ze had ingenieur Peetermans meegebracht, die nogmaals hetzelfde verhaal bracht als tijdens de DAM-werkgroep V van 1 maart 2010. Aan de parlementsleden toonde hij in verband met de zogenaamde Meccanostudie niets meer dan de paar slides die hij eerder had getoond en ook die keer was de presentatie van korte duur. Parlements lid Dirk Peeters schetste enkele weken later in een parlementaire commissie hoe die presentatie verliep:

*Ik herinner me goed dat we ons tijdens de voortgangsrapportage met het Rekenhof ontzettend hebben moeten haasten, er was immers tijdsgebrek. Dit was het einde van de presentatie van de heer Peetermans en net op dat belangrijke aspect van tolheffing en sturing werd niet ingegaan. Hij heeft er een korte autonome presentatie van gegeven. Ik ben er tijdens de vragenronde nog op teruggekomen, maar ook toen moesten we snel zijn. En de presentatie die ons later werd bezorgd, gaat daar niet in detail op in.*

In verband met de gevoerde Meccanostudie verwees de minister in het parlement naar documenten die na een actie 'openbaarheid van bestuur' van burgers (zie onder D.) door de regering op een website waren geplaatst:

*Het tweede document dat werd vrijgegeven is de DAM-alternatievenstudie of de variantenstudie. De DAM-alternatievenstudie vergelijkt de op dat ogenblik bekende alternatieven met elkaar op hun probleemoplossend vermogen op verkeersvlak. (...) Het rapport – maar daarover komt straks nog een stukje – maakt geen melding van het Meccanoplan omdat er op het ogenblik dat die berekeningen gebeurd zijn, het plan nog niet bekend was. Dat is later dan gebeurd.*

Misleidend liet de minister hier uitschijnen dat ze 'het Meccanoplan' nadat het was bekend gemaakt had laten modelleren. Maar uit de in deze klacht onder A. gebrachte analyse moge blijken dat dit niet de waarheid is. Na bekendmaking van het Meccanoplan liet de minister diverse varianten van dat plan modelleren, die alle fundamenteel afwijkend waren van het originele voorstel. Door in het parlement de indruk te wekken dat ze wel degelijk het door Forum 2020 en ondergetekenden voorgelegde Meccanoplan had laten modelleren, pleegde de minister intellectueel bedrog.

De minister verwees nog naar een ander document om haar argumentatie i.v.m. het niet weerhouden van het Meccanoscenario te staven:

*Ten vierde vindt u ook een document over de presentatie van de studieresultaten. Het geeft verdere toelichting bij de knelpuntenanalyse en ook een beschrijving van de potentieelanalyse en een aantal modeldoorrekeningen. In deze presentatie wordt ook toelichting gegeven bij een doorrekening van het Meccanotracé, dat die week bekendgemaakt werd en waarover aan het Verkeerscentrum werd gevraagd om er een doorrekening van te maken.*

Opnieuw liet de minister hier verkeerdelijk uitschijnen dat het scenario zoals 'die week bekendgemaakt' gemodelleerd werd, dus de versie zoals naar voor geschoven door het Forum 2020 en ondergetekenden. In werkelijkheid werden zes karikaturen van het bekendgemaakte Meccanoscenario gemodelleerd. Om een correct debat te kunnen voeren met het parlement had de minister hier moeten zeggen: we hebben een modellering laten maken van een door een interkabinettenwerkgroep bepaalde cluster van infrastructuurprojecten (met als onderdeel het Meccanotracé) op basis van andere parameters dan die op tafel gelegd door het Forum 2020 en ondergetekenden.



Nadat ingenieur Peetermans toelichting had gegeven bij de slides van 1 maart 2010, stelde parlementslid Ivan Sabbe (LDD) een vraag:

*Tijdens het actualiteitsdebat van 31 maart kregen we ook te horen dat het BAM-tracé het beste traject is voor het sluiten van de Antwerpse ring. Volgens de burgemeester van Antwerpen ging het om een compromis. Ik zie hier ook weer de tegenstelling tussen wat de heer Peetermans zegt en wat Forum 2020, stRaten-generaal en de Leuvense onderzoekers Proost en Van der Loo hebben aangetoond, namelijk dat dit geen goed tracé is en dat er andere, betere tracés zijn. Behalve het politieke compromis zou ik willen vragen of er objectieve criteria zijn die het hebben laten overhellen in de richting van het bestaande BAM-tracé.*

Minister Crevits gaf volgend antwoord:

*Mijnheer Sabbe, is het BAM-tracé het beste traject? Ik heb de heer Peetermans meegebracht om de verkeersmodellerings en doorrekeningen nog eens te geven. Wij vertrouwen op de expertise van het Verkeerscentrum.*

Het Verkeerscentrum had als departement onder de bevoegdheid van de minister geen toestemming gekregen van de minister om het door Forum 2020 en ondergetekenden voorgelegde Meccanoscenario te modelleren, wel karikaturen ervan, nl. een brede cluster van infrastructuurprojecten (waaraan het Meccanotracé als onderdeel werd toegevoegd) met diverse sturingssystemen die haaks staan op wat Forum 2020 en ondergetekenden in werkelijkheid voorstelden. Binnen dergelijke context zeggen dat de regering zich baseert op 'de expertise van het Verkeerscentrum' is een valse argumentatie, wanneer die expertise bewust niet ten volle werd benut. Bovendien bracht de minister zo op termijn ook het Verkeerscentrum zelf in een lastig parket. De indruk werd immers gecreëerd dat het Verkeerscentrum in die fase van het Oosterweeldossier veeleer als verlengstuk van ministeriële kabinetten (invulling opdrachtgeving vanuit interkabinettenwerkgroep) functioneerde dan als een deskundige cel die de opgebouwde expertise ten volle en op wetenschappelijk verifieerbare wijze mocht laten renderen. Die tweeslachtigheid leidde op termijn tot reputatieschade bij het Verkeerscentrum, dat in het daarop volgende publieke debat mee onder vuur kwam te liggen. De indruk dat het Verkeerscentrum maar half werk leverde en zich politiek liet gebruiken nam toe naarmate het zelf moest communiceren over de spagaat waarin het verkeerde. In de parlementaire commissie liet ingenieur Peetermans zo het volgende optekenen:

*In verband met de meccanotunnel is al dan niet voorgesteld een congestietaks of slimme kilometerheffing in te voeren. Dit aspect is in de vergelijking niet aan bod gekomen.*

Rijst dan natuurlijk de vraag: waarom is dit aspect niet aan bod gekomen? Is dit dan geen professionele fout van het Verkeerscentrum? Als administratieve eenheid kon het Verkeerscentrum niet ingaan op deze vragen, omdat het dan een evaluatie moest maken van kabinetsbeslissingen. En omdat de minister de bal terugkaatste ('we vertrouwen op de expertise van het Verkeerscentrum') werd steeds meer de indruk bevestigd dat het Verkeerscentrum als pion in een politiek spel fungeerde. Die indruk werd nog versterkt toen enkele maanden later een onafhankelijk studie bureau wel met modelleringen over het echte Meccanoscenario naar buiten kwam. Modelleringen die het Verkeerscentrum niet mocht maken maar die – zo bleek – wel hun relevantie hadden.

Op 20 mei 2010 herhaalde minister Crevits deze handelswijze in de parlementaire commissie. Ze stelde er nogmaals:

*Het is het Vlaams Verkeerscentrum dat tot de conclusie is gekomen dat het Meccanotracé van Forum 2020 niet voor een afdoende totaaloplossing zorgt.*

Opnieuw wekte ze de indruk dat ze het Meccanoscenario zoals voorgelegd door Forum 2020 – 'het Meccanotracé van Forum 2020' – had laten modelleren. En andermaal verdedigde ze de beslissing van de Vlaamse regering met verwijzing naar de rol van het Verkeerscentrum, dat uit die modelleringen had geconcludeerd dat het alternatief ontoereikend was als oplossing. Wij willen hier nogmaals aanvoeren dat het Verkeerscentrum tot geen andere conclusies kón komen omdat de gemodelleerde scenario's karikaturen waren van het door Forum 2020 en ondergetekenden voorgelegde Meccanoscenario.

Tijdens deze commissiezitting gebruikte de minister herhaaldelijk het argument dat de Vlaamse regering zich bij het weren van het alternatieve Meccanoscenario had gebaseerd op de deskundigheid van het Vlaams Verkeerscentrum. We citeren nogmaals de minister:

*Voor ons en de commissie zijn de analyses van het verkeerscentrum heel belangrijk. Het Verkeerscentrum heeft enig prestige en heeft die modelleringen en doorrekeningen gemaakt.*

We stellen vast dat minister Crevits en bij uitbreiding de regering (voor zover de leden van de regering op de hoogte waren van de inhoud van de opdracht die het Vlaams Verkeerscentrum had gekregen) met dit discours intellectueel misbruik maakten van het prestige van deze instelling, door het eerst geen opdracht te geven om het Meccanoscenario correct – d.w.z. zoals voorgelegd door het Forum 2020 en ondergetekenden – te analyseren, vervolgens de indruk te wekken dat wel te hebben gedaan (ook richting de publieke opinie) en ten slotte de eigen beslissing te onderbouwen met verwijzing naar de expertise en zelfs het prestige van het Verkeerscentrum. Op die manier legde de minister ook de reputatie van haar diensten in de weegschaal.

Bij parlementaire scepsis over het discours van de minister ging de minister finaal voluit voor de leugen, i.e. een bewuste afwijking van de waarheid:

*Collega's, het is fout om te veronderstellen dat de analyse van de voorstellen van Forum 2020 niet ernstig gebeurd is. Alle beschikbare expertise is ingezet en met het dubbelbesluit heeft de Vlaamse regering haar keuze gemaakt.*

We willen hier andermaal benadrukken dat, in tegenstelling tot wat de minister in het parlement beweerde, de analyse van 'de voorstellen van Forum 2020' niet ernstig is gebeurd, aangezien die voorstellen niet eens werden gemodelleerd door het Vlaams Verkeerscentrum. Wel karikaturen ervan, en dat op een draffe. We toonden dat hoger in extenso aan. De minister loog bijgevolg in het parlement, wat geen mineure vaststelling is gelet op de gevolgen van de leugen: het misleidend in een negatief daglicht stellen van een redelijk alternatief en het op basis daarvan parlementaire steun zoeken voor een regeringsbeslissing.

Met de misleiding verhinderde de minister in het parlement ook elk ernstig inhoudelijk debat over het Meccanoscenario: parlamentsleden mochten dan wel opmerkingen en vragen hebben, maar daarop ingaan was niet echt nodig want 'de voorstellen van Forum 2020 waren ernstig geanalyseerd'. Quod non.

Enkele parlamentsleden zeiden nog te betreuren dat de studieresultaten van het Vlaams Verkeerscentrum nooit zijn afgetoetst met het Forum 2020, maar daarop kwam al helemaal geen ministerieel antwoord meer. Wat moest de minister zeggen? Dat bij aftoetsing van de resultaten het Forum meteen zou hebben vastgesteld dat het eigen Meccanoscenario niet meegenomen was in de modellering?

In de parlementaire commissievergadering van 20 mei 2010 kreeg de 'voorlopige' analyse van 1 maart 2010 bovendien nog maar eens de centrale rol toebedeeld bij de evaluatie van het alternatieve plan. Minister Crevits:

*De heer de Kort verwees er al naar, en ik wil er in dat kader ook op wijzen dat het Vlaams Verkeerscentrum ter gelegenheid van de laatste voortgangsrapportage in de commissie voor Openbare Werken de analyse van het Meccanotraccé heeft toegelicht. Alle informatie en de berekeningen over en van dat tracé zijn op de website [www.vlaanderen.be/dam](http://www.vlaanderen.be/dam) gepubliceerd.*

Op die website staat enkel de onder A. geschetste 'voorlopige', schrale en o.i. irrelevante toetsing van het Meccanoscenario-zoals-gedefinieerd-door-een-interkabinettenwerkgroep. Vergelijking van het beeldmateriaal wijst uit dat ingenieur Peetermans op 22 april 2010 (parlementaire commissie) dezelfde vier slides toonde die hij eerder als 'voorlopige analyse' presenteerde op 1 maart 2010 (DAM-werkgroep V).

Deze 'voorlopige' analyse door het Vlaams Verkeerscentrum leert ons niets over de waarde van het door Forum 2020 en ondergetekenden voorgelegde Meccanoscenario en alles over het denkkader van de Vlaamse regering. Want de analyse volstond voor de regering om dit Meccanoscenario af te voeren, dixit de minister.

In het bedrijfsleven zou op basis van dergelijke wankele analyse van verkeerde 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'.

Helemaal onbegrijpelijk wordt een en ander wanneer minister Crevits na weigering tot modellering van het Meccanoscenario met slimme sturing het volgende zegt in de parlementaire commissie van 20 mei 2010:

*Wij bekijken verder hoe we slimme sturing een rol kunnen geven in het verhaal. Dat is geen eindig verhaal. Dat is een verhaal waarin we verder kijken en verfijnen wat er mogelijk is. In die context maken die sturingsmechanismen voorwerp uit van verder onderzoek. Ik heb me daar vandaag toe geëngageerd.*

Eerst legt de Vlaamse regering middels het dubbelbesluit van 30 maart 2010 een tracé vast met 'statische' sturing (het BAM-tracé), o.a. na weigering tot onderzoek van een alternatief voorstel dat een dynamische sturing voorstelt. Vervolgens wordt beslist om slimme sturing alsnog 'een rol te geven'. Dat is de wereld op zijn kop, wanneer je een mobiliteitsoplossing zoekt. Forum 2020 en ondergetekenden koppelden beide elementen (tracé en sturing) onlosmakelijk aan mekaar vast. Bij haar evaluatie van het Meccanoscenario ontkoppelde de regering echter de twee dragers van dat scenario, daarmee een karikatuur makend van het voorstel. En niets is makkelijker dan een karikatuur van een voorstel af te schieten.

## 2. Beslissing Vlaamse regering 24 september 2010

Op 30 maart 2010 besliste de Vlaamse regering om vast te houden aan het BAM-tracé. Omdat deze beslissing inhoudelijk niet onderbouwd werd met vrijgave van studiemateriaal organiseerden Antwerpse actiegroepen een actie 'openbaarheid van bestuur' – zie onder D. Belangrijkste doel van die actie was zicht te krijgen op de zogenaamde Meccanostudie gevoerd door het Vlaams Verkeerscentrum, waarover wel was gecommuniceerd in de pers maar waarvan niemand iets te zien had gekregen.

Op 19 april 2010 – drie weken na de regeringsbeslissing – plaatste de Vlaamse regering een eerste reeks van documenten op een website, waaronder de onder A. besproken volledige output van het Vlaams Verkeerscentrum over het Meccanoscenario, passend op één A4. Afgaand op dat materiaal konden het Forum 2020 en ondergetekenden voor het eerst vaststellen dat het eigen voorstel wellicht niet onderzocht was door het Vlaams Verkeerscentrum.

Op 6 mei 2010 organiseerde het Verkeerscentrum een infosessie voor geïnteresseerden over hun binnen het kader van het Oosterweeldossier gevoerde modelleringen. Een van de ondergetekenden (Peter Verhaeghe) was aanwezig op die sessie. Het VVC maakte er duidelijk dat het Meccanoscenario niet werd gemodelleerd zoals op tafel gelegd door Forum 2020 en ondergetekenden. In het verslag van die sessie werd genoteerd: 'Een berekening van het Forum 2020-voorstel volgens de randvoorwaarden die het Forum voorstelde werd tot op vandaag niet uitgevoerd door het Verkeerscentrum.'

Het Vlaams Verkeerscentrum creëerde hierover eindelijk duidelijkheid. Maar twee weken later hield minister Crevits in het Vlaams parlement vol dat 'de voorstellen van Forum 2020' wel waren geanalyseerd – zie hoger.

Daags na de erkenning door het Vlaams Verkeerscentrum dat een studie van het Meccanoscenario zoals voorgelegd door Forum 2020 en ondergetekenden niet bestond, richtte het Forum 2020 op 7 mei 2010 een schrijven aan afdelingshoofd Jean-Pierre Vijverman van het Verkeerscentrum:

*Aangezien wij verstaan dat u geen evaluatie hebt gemaakt van het Meccanoplan in zijn globale context (zowel wat tracés als randvoorwaarden betreft), vragen wij – in het belang van de optimale beleidsondersteunende rol van uw instelling voor dit belangrijk maatschappelijk dossier – alsnog deze evaluatie te maken.*

Op 24 juni 2010 – bij de voorstelling van een junimemorandum (zie [www.forum2020.be](http://www.forum2020.be)) – maakte het Forum 2020 bekend een onafhankelijke verkeersmodellering van het eigen Meccanoscenario te zullen bestellen, indien het Vlaams Verkeerscentrum niet kon ingaan op de gestelde vraag. Op haar website plaatste Forum 2020 dit bericht:

### **Forum vraagt overheid Meccanoplan ernstig te onderzoeken**

*Het Forum 2020 is ontgoocheld over het gebrek aan ernstige evaluatie van het Meccanoplan door de overheid en vraagt nogmaals aan het Vlaams Verkeerscentrum om het Meccanoplan op basis van relevante parameters te onderzoeken. Indien dit niet kan of mag, overweegt het Forum een onafhankelijk studiebureau hiermee te belasten en zal het hiervoor een fundraising binnen en buiten het Forum organiseren.*

Op 29 juni 2010 liet afdelingshoofd Vijverman aan Forum 2020 weten dat zijn diensten de gevraagde studie niet zullen maken. Daarop besliste het Forum om een verkeerskundige studie te laten maken door het studiebureau Transport & Mobility Leuven (TML), een joint venture tussen de KUL en het Nederlandse onderzoeksinstituut TNO. TML laat op haar website als mission statement optekenen:

*Wij voeren onze projecten uit met een grote bezorgdheid voor onafhankelijkheid en openheid. Transport & Mobility Leuven heeft geen belangen in de wegenbouw, economische sectoren, of bij politieke partijen. Wij vinden het belangrijk om open en kritisch te communiceren over de gebruikte methodieken en bronnen. Niet alleen de resultaten zelf, maar ook de manier waarop de resultaten verkregen zijn worden duidelijk gecommuniceerd. Op die manier hebt u inzicht en vertrouwen in onze resultaten en bent u perfect in staat om deze te verdedigen.*

Tijdens een persconferentie op 9 september 2010 lichtte het studiebureau de resultaten toe van haar studie 'Verkeerskundige analyse en MKBA van een nieuwe Scheldekruising in Antwerpen'. De eerste zin van de studie luidde: 'Het Meccanotracé is superieur aan de Oosterweelverbinding.' Zie:

<http://www.tmlleuven.be/project/meccano/index.htm>

Op p.25 van de TML-studie beschrijven de onderzoekers het gemodelleerde Meccanoscenario:

*In een tweede scenario bekijken we de effecten van het aanleggen van het Meccanotracé waarbij een trajectheffing geïntroduceerd wordt als sturingsmechanisme. Deze trajectheffing wordt enkel gelegd op het transitverkeer. De tolheffing in de Liefkenshoektunnel werd niet behouden, en de Liefkenshoektunnel wordt onderdeel van de trajectheffing. Dit scenario wordt door Forum 2020 als voorkeursoptie naar voor geschoven en wordt uitgebreid toegelicht in de studie "Van knelpunten naar knooppunten" door Claeys & Verhaeghe.*

Daarna volgt een gedetailleerde beschrijving van het trajectheffingssysteem met opgave van tarieven: enkel transitverkeer op de huidige ring betaalt, het lokale verkeer en het havengericht verkeer betalen niet. De maximum-prijs voor transit-persoonverkeer bedraagt 0,95 € en voor vrachtverkeer 2,36 €. Deze bedragen zijn aanzienlijk lager dan de huidige tol in de Liefkenshoektunnel (5,5 € voor personenwagens en 18 € voor vrachtwagens) of de geplande tol aan het BAM-tracé. Op figuur 13 in de studie worden de gehanteerde tarieven (€/km) per netwerkonderdeel tijdens de ochtendspits aangegeven.

Het Vlaams Verkeerscentrum had – mits opdrachtgeving daartoe – eenzelfde modellering kunnen maken, tot op hetzelfde detailniveau, maar kreeg daartoe geen toestemming van de Vlaamse regering. Dat die weigering een daad van onbehoorlijk bestuur was tonen de resultaten van de TML-studie aan. Op p.29 lijst TML die resultaten op:

*Het Meccanotracé met trajectheffing trekt meer verkeer aan in vergelijking met het Meccanotracé zonder trajectheffing, verkeer dat zich in het referentiescenario op andere netwerkschakels bevindt. Die schakels van het oorspronkelijke referentienetwerk worden meer ontlast.*

*Met trajectheffing trekt het Meccanotracé ongeveer 4.800 pae/u aan op de Oosttangent, 6.600 pae/u op de Noordtangent en 4.500 pae/u op de Westtangent (steeds beide rijrichtingen samen).*

*De intensiteiten nemen t.o.v. het referentiescenario af met 44 % in de Kennedytunnel, met 30 % op de R1 tussen Berchem en Borgerhout (i.e. tussen de aansluitingen met E19z en E313), en met 45 % op de R1 tussen Deurne en Merksem (i.e. tussen de aansluitingen met E313 en E19n). Verzendingsgraden in de Kennedytunnel en op de R1 tussen Berchem en Borgerhout reduceren tot respectievelijk 58 % en 75 %, waarmee het ergste van de verkeerscongestie verdwijnt. Ook de verzadigingsgraad op de E313 ten westen van de aansluiting met de Oosttangent neemt behoorlijk af (67 % t.o.v. 88 % in het referentiescenario).*

*De cijfers hebben steeds betrekking op het gemiddelde van beide rijrichtingen.*

*(...)*

*In vergelijking met het referentiescenario 2020 neemt het totaal aantal afgelegde voertuigkilometers af met 9,1%. De totale reistijd daalt met 32,3 %.*

Dit zijn indrukwekkende resultaten. Minstens rechtvaardigden ze een herziening van de beslissing van de Vlaamse regering en de bevoegde minister in maart 2010 om het door Forum 2020 en ondergetekenden voorgelegde Meccanoscenario niet te laten onderzoeken. Maar in plaats van deze allereerste verkeersmodellering van het oorspronkelijke Meccanoscenario mét slimme sturing ernstig te nemen verkoos minister Crevits om vast te houden aan het BAM-tracé. De 'voorlopige' analyse van karikaturen van het Meccanoscenario door het Vlaams Verkeerscentrum bleef daarbij het hoofdargument.

's Anderendaags (10 september 2010) kopte de krant *De Morgen*: 'Vlaamse regering houdt Meccanotracé buitenspel'. Zo kon je het inderdaad stellen. In het krantenartikel lazen we:

*Minister van Openbare Werken Hilde Crevits (CD&V) verwijst naar de argumenten waarmee ze in het Vlaams Parlement het Meccano-tracé al eerder afschoot, omdat het "niet voor een afdoende totaaloplossing" zorgt. Volgens Crevits blijft het alternatieve plan "voor een onevenwichtige verkeersafwikkeling in de Antwerpse regio zorgen".*

Opnieuw werd het Meccanoscenario door de minister afgerekend op een door haarzelf bestelde studie die uitdrukkelijk niet het Meccanoscenario zoals voorgelegd door Forum 2020 en ondergetekenden onderzocht. Uit de enige echte modellering van dat Meccanoscenario bleek nu het tegendeel van wat de minister aanvoerde: de verkeersafwikkeling in de Antwerpse regio bleek net heel erg gebaat met dat Meccanoscenario. De minister van Mobiliteit achtte de TML-studie echter geen blik waard, ondanks de voor haar beleidsvoering relevante resultaten.

Ze werd daarin gesteund door Vlaams minister-president Kris Peeters, die daags voor de bekendmaking van de TML-studie al dit had gezegd op de lokale Antwerpse televisiezender ATV:

*We hebben vroeger het Meccanoprincipe bekeken. Dat hoeft niet opnieuw bekeken te worden.*

Bovenop het onbehoorlijke bestuur kwam daarmee nu ook schuldig verzuim.

De pers bleef informeren naar de beweegredenen van minister Crevits. Op 16 september 2010 bracht de Antwerpse lokale televisiezender ATV volgend verslag:

*Vlaams minister van mobiliteit Hilde Crevits weigert in te gaan op vragen over de Oosterweelverbinding. Dat hebben we vanmiddag kunnen vaststellen toen we haar probeerden te interviewen over het heikele dossier. De minister was in Sluis voor de opening van het Nederlandse oesterseizoen. Uiterlijk op 27 september hakt de Vlaamse regering de knoop door. Maar er blijven nog veel vragen over de kosten en over de timing en of het alternatieve Meccano-tracé nu wel of niet werd bestudeerd. Dat we de bevoegde minister hierover wilden interviewen, werd ons niet in dank afgenomen.*

Een week later herbevestigde de Vlaamse regering dat de nieuwe Scheldekruising op het BAM-tracé zou worden gebouwd.

#### **D. Openbaarheid van bestuur: vijftien maanden zoeken naar een niet-bestaande Meccanostudie**

Op 17 maart 2010 vroeg een derde partij (Wim van Hees) per e-mail gericht aan de Vlaamse overheid, departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Vlaams Verkeerscentrum, om een elektronisch afschrift van:

*De publieke documenten en computermodellen gemaakt door het Vlaams Verkeerscentrum betreffende de voorstellen van het Forum 2020. Minstens deze documenten en modellen op grond waarvan de krant *De Standaard* concludeerde dat het Vlaams Verkeerscentrum 'de Meccanoplannen naar de prullenmand verwees' (artikel van 5 maart 2010).*

Op 26 maart 2010 antwoordde het Vlaams Verkeerscentrum per e-mail:

*De studie werd opgesteld met het oog op het verlenen van een advies in het kader van een*

*politieke beraadslaging waarin diverse politieke, maatschappelijke, economische, financiële belangen worden afgewogen. Gezien het vertrouwelijke karakter ervan kunnen, in toepassing van artikel 14, 5° van het decreet van 26/03/2004 inzake openbaarheid van bestuur, de documenten niet ter inzage worden voorgelegd.*

Op dat moment was de regering inderdaad in volle politieke beraadslaging. Vier dagen later zou ze beslissen om het Meccanoscenario niet te weerhouden als alternatief voor het BAM-tracé. Omdat die beslissing o.a. gebaseerd was op de studie van het Vlaams Verkeerscentrum – zie onder C. – was bekendmaking van die studie vóór de beslissing relevant in functie van een correcte beoordeling van de regeringsbeslissing.

Op 29 maart 2010, daags voor de regeringsbeslissing, contacteerde Wim van Hees opnieuw het Verkeerscentrum:

*Ik moet u melden dat uw verwijzing naar het vertrouwelijk karakter niet conform het decreet is. Uw verwijzing naar artikel 14 5° (de vertrouwelijkheid van het handelen van een instantie voor zover die vertrouwelijkheid noodzakelijk is voor de uitoefening van de administratieve handhaving, de uitvoering van een interne audit of de politieke besluitvorming) is volkomen onterecht. U schrijft immers zelf dat 'de studie werd opgesteld met het oog op het verlenen van een advies in het kader van een politieke beraadslaging waarin diverse politieke, maatschappelijke, economische, financiële belangen worden afgewogen'.*

*De memorie van toelichting bij dit decreet zegt hierover het volgende: "... Het begrip politieke beraadslagingen dient strikt geïnterpreteerd. ... Een dossier dat zich bevindt op een kabinet, bijvoorbeeld met het oog op een beslissing van een minister, gedeputeerde, burgemeester of schepen, dient beschouwd als een bestuursdocument dat voor openbaarmaking in aanmerking komt. Het behoort niet tot de informatie die strikt genomen met de politieke beraadslaging heeft te maken.*

*Het document opgemaakt door een (kabinet)smedewerker daarentegen, met het oog op het adviseren tot het nemen van een beslissing en waarin diverse politieke, maatschappelijke, economische, financiële belangen worden afgewogen dient niet openbaar gemaakt. Zo niet wordt de politieke besluitvorming onmogelijk. »*

*Tenzij een vergissing is het Vlaams Verkeerscentrum een administratie en geen kabinetmedewerker. Bijgevolg zijn de verkeerstudies van het Vlaams Verkeerscentrum te beschouwen als een dossier dat zich bevindt op een kabinet met het oog op een beslissing van een minister.*

Bij uitblijven van reactie op het mailverzoek van 29 maart 2010 diende Wim van Hees op 6 april 2010 beroepschrift in bij de Beroepsinstantie inzake openbaarheid van bestuur en hergebruik van overheidsinformatie.

Op 15 april 2010 deelde het Verkeerscentrum aan de Beroepsinstantie mee dat het beleidsdomein Diensten voor het Algemeen Regeringsbeleid (DAR) een website aan het uitwerken was waarop de gevraagde documenten zouden worden gepubliceerd die in het kader van openbaarheid van bestuur toegankelijk moeten zijn. De website kwam er na een actie 'openbaarheid van bestuur' waarbij een groot aantal mensen sinds 7 april 2010 de bewuste Meccanostudie van het Vlaams Verkeerscentrum opvroeg bij diverse kabinetten, waaronder dat van minister Crevits.

Op 20 april 2010 liet het Vlaams Verkeerscentrum aan de Beroepsinstantie weten dat de documenten die betrekking hadden op de vraag van verzoeker Wim van Hees aan de DAR werden overgemaakt en via de website publiek waren gemaakt. Vanaf die dag ontvingen de burgers die de documenten bij diverse kabinetten opvroegen dit antwoord van de kabinetten: 'Voor het antwoord op uw verzoek en de gevraagde documentatie verwijzen wij u naar volgende website: [www.vlaanderen.be/dam](http://www.vlaanderen.be/dam). De documenten kunnen daar geraadpleegd worden.'

Drie weken na de regeringsbeslissing en onder druk van een intensieve burgercampagne werden plots diverse documenten op een website geplaatst. Het Forum 2020, ondergetekenden en de publieke opinie verkeerden inmiddels al anderhalve maand in het ongewisse over de reikwijdte en de ernst van de VVC-studie, waarover op 5 maart 2010 werd bericht in de krant *De Standaard*. De ontwerpers van het Meccanoscenario hadden al die tijd niet kunnen reageren op de inhoud van een studie die hun scenario via berichtgeving in de pers in een negatief daglicht plaatste en als beleidsvoorbereidend document de evaluatie van dat scenario door de Vlaamse regering had bepaald.

Op 8 april 2010 had een van ondergetekenden (Peter Verhaeghe) eveneens binnen de wet op openbaarheid van bestuur aan het Vlaams Verkeerscentrum een digitaal afschrift gevraagd van alle

onderzoeksresultaten en verkeerstellingen betreffende de voorstellen van het Forum 2020. In *Gazet van Antwerpen* had hij diezelfde dag gesteld: 'De regering zegt dat ons plan niet haalbaar is. Wel, dan willen we alle documenten zien die zo'n bewering staven.'

Op 16 april 2010 vroeg Peter Verhaeghe dezelfde documenten op bij het kabinet van minister-president Kris Peeters. Hij gaf daarbij ook de volgende overwegingen mee:

*Tot op vandaag hebben we in dit dossier steeds al onze gegevens beschikbaar gesteld van de overheid. Voor een brede verspreiding werd door het Forum 2020 een specifieke website aangemaakt. In antwoord op verschillende beleidsvragen werden aanvullende documenten gemaakt. De afgelopen weken hebben we ook op verzoek diverse toelichtingen gegeven in het Vlaams Parlement, in de Antwerpse gemeenteraad e.a. Tijdens deze presentaties merkten we op dat vele vragen die ons werden gesteld, verwezen naar de nu door ons gevraagde stukken. Hieruit kan worden afgeleid dat er minstens sinds lang sprake is van een selectieve verspreiding van deze bestuursdocumenten. Die documenten die zowel de inspiratiebron waren voor constructieve vragen als van verdachtmakingen en geruchten, kregen wij tot op heden niet te zien. Enkel de constructieve vragen hebben onze aandacht. Deze beantwoorden zonder kennis te kunnen nemen van de argumenten van de verschillende administraties is vanuit wetenschappelijk oogpunt moeilijk tot niet haalbaar. Omwille van het feit dat we in het verleden hierover nooit contact hadden met de ambtenaren die ons rapport analyseerden kunnen we ons ook geen beeld vormen van de perceptie die ze hebben van onze voorstellen. Academici wijzen er ons er op dat in elk klein juridisch geschil meer transparantie heerst dan dat dit het geval is in dit dossier. Het spreekt voor zich dat deze situatie niet bevorderlijk is voor het realiseren van een positieve verstandhouding die we als noodzakelijk achten in dit dossier en blijven aanmoedigen.*

Op 3 mei 2010 ontving Peter Verhaeghe een antwoord van het Verkeerscentrum, dat verwees naar de website [www.vlaanderen.be/dam](http://www.vlaanderen.be/dam).

De volgende dag diende hij beroepschrift in bij de Beroepsinstantie inzake openbaarheid van bestuur en hergebruik van overheidsinformatie:

*Het is een open vraag of deze handelswijze, van kijk maar eens goed, het staat wel ergens tussen, wel een antwoord is zoals de wetgever het voorzag bij de invoering van de wetgeving openbaarheid van bestuur.*

*Intussen heb ik het materiaal op de website bekeken en vind er buiten enkele concluderende schema's geen verdere informatie. Doch de rekenkundige reeksen die de basisinformatie zijn voor deze conclusies alsook de uitgangspunten en parameters aan de hand waarvan de berekeningen werden uitgevoerd werden niet geleverd. Bijgevolg beschouw ik de vraag op deze wijze als niet afdoende beantwoord. Ik kan me moeilijk voorstellen dat dit materiaal, waaruit geen enkele waarde kan worden afgeleid en waar geen legende of verklarende nota is aan toegevoegd het enige materiaal is dat beschikbaar is. (...) Bijgevolg handhaaf ik mijn vraag om te kunnen beschikken over de officiële informatie die reeds op 4 maart 2005 ter beschikking werd gesteld van de krant *De Standaard* en aan de hand waarvan het artikel van 5 maart 2010 is opgebouwd.*

Op 3 mei 2010 liet het Vlaams Verkeerscentrum aan verzoekers om de documenten ook weten dat de mogelijkheid werd geboden een infosessie bij te wonen over de gebruikte verkeersmodellen. Op 6 mei 2010 woonden Peter Verhaeghe en Wim van Hees dergelijke infosessie bij. Daar werd hen duidelijk gemaakt dat de regering nooit opdracht had gegeven om het Meccanoscenario van Forum 2020 en ondergetekenden te bekijken. Dat bleek ook uit het verslag over de infosessie, opgesteld door het Vlaams Verkeerscentrum. Daarin staat:

*Een berekening van het Forum 2020-voorstel volgens de randvoorwaarden die het Forum voorstelde werd tot op vandaag niet uitgevoerd door het Verkeerscentrum.*

De Vlaamse regering was zich intussen a.h.w. aan het verstoppen achter een website waarop een heleboel documenten werden geplaatst. De verzoekers mochten er de gevraagde studie met onderzoeksresultaten en verkeerstellingen 'betreffende de voorstellen van het Forum 2020' (= specifieke formulering in alle aanvragen) zelf gaan zoeken. Die studie stond er evenwel niet op, omdat ze niet bestond – zie ook onder A.

Op 20 mei 2010 verwees minister Crevits in het Vlaamse parlement voor verslagen en presentaties over de Meccanostudie naar de website [www.vlaanderen.be/dam](http://www.vlaanderen.be/dam). In een terugblik op de

besluitvorming in het Oosterweeldossier, met name de regeringsbeslissing van 30 maart 2010 en hoe die tot stand kwam, noteerde een journalist op 23 juni 2010 in *Knack*:

*Inderdaad, onder het document studieresultaten staat helemaal onderaan de titel Autonomoos vermogen Meccanotracé versus BAM en Arup/Sum. Het gaat om welgeteld 7 pagina's, waarvan één grafiek en vijf kaarten zonder een legende. De pagina tekst telt vier zinnen. Is dit povere document de 'eerste, voorlopige analyse' uit het verslag van DAM-werkgroep V of de fameuze studie op basis waarvan het Vlaams Verkeerscentrum Meccano verwerpt?*

Het antwoord luidt: beide. Het povere document wás de fameuze studie.

Toen Forum 2020 dat besefte, bestelde het – na vier maanden wachten op initiatief vanuit de regering – dan maar zelf een studie over het Meccanoscenario bij Transport & Mobility Leuven. In september 2010 maakte het de resultaten van die studie bekend. Die resultaten toonden meteen de relevantie van een ernstige studie over het Meccanoscenario aan – zie onder C.

Op 24 september 2010 herbevestigde de Vlaamse regering haar beslissing van 30 maart 2010 om vast te houden aan het BAM-tracé. In maart 2010 had de regering al de A102 (bypass Wommelgem – Ekeren) toegevoegd aan wat het Masterplan 2020 werd genoemd. In september voegde ze ook de vertunnelde R11 toe, later R11bis genoemd. Als gevolg daarvan waren nieuwe verkeersmodelleringen nodig. Op 8 april 2011 maakte minister Crevits op een persconferentie eerste resultaten van de modelleringen van het nieuwe Masterplan 2020 bekend.

Tijdens die persconferentie stelden enkele journalisten vragen over het Meccanoscenario: was dat ook als scenario meegenomen in de nieuwe modelleringen? De minister antwoordde daarop negatief. De krant *Het Laatste Nieuws* citeerde haar: 'We hebben Meccano vorig jaar al berekend. Nu niet, neen.'

Vijf dagen later, op 13 april 2010, startten de Antwerpse actiegroepen een tweede campagne openbaarheid van bestuur op. Want als de minister bleef beweren dat het Meccanoscenario vorig jaar al berekend was, waarom mocht dergelijke studie dan niet bekendgemaakt worden?

Zo'n tweeduizend mensen vroegen in de daarop volgende weken andermaal bij minister Crevits de mythische studie op waarnaar de minister bleef verwijzen en waaruit moest blijken dat het Meccanoscenario zoals voorgelegd door Forum 2020 en ondergetekenden niet werkte.

Dit was de vraag die bij het verzoek tot vrijgave van de studie gesteld werd:

*Zowel de eerste minister als minister Crevits hebben bij herhaling gesteld dat het Meccanoplan is onderzocht en niet "opnieuw" onderzocht zou worden. Ondanks herhaalde verzoeken van stRatengeneraal, Ademloos, burgers en leden van de pers hebt u nooit de resultaten van deze studie vrijgegeven.*

(...)

*Op 8 april 2011 herhaalde minister Crevits nogmaals dat "verder" onderzoeken van het Meccanoplan niet meer nodig was.*

(...)

*In september 2010 maakte het Leuvense studiebureau Transport and Mobility bekend dat het Meccanoplan wel werkt. Uit hun studie blijkt dat het scheiden van doorgaande en lokale verkeersstromen de sleutel blijkt tot de mobiliteitsoplossing in Antwerpen. Het Meccanoplan levert die sleutel. Ook daarom is het belangrijk dat de regering haar eigen Meccanostudie publiek maakt. Pas dan is een open en eerlijk debat mogelijk. In het kader van openbaarheid van bestuur verzoek ik u om de volgende studies volledig (dus incl. opdrachtgeving, achterliggende vooronderstellingen en gebruikte modellen en cijfers) vrij te geven:*

*1) de studie van de regering die het Meccanoplan vergelijkt met het Masterplan 2020 (met BAM-traject);*

*2) de verkeersmodelleringen van het Masterplan 2020, waarvan u op 8 april slechts een samenvatting aan het publiek voorstelde - bijvoorbeeld de bijlagen met daarin de cruciale verkeerscijfers per wegvak ontbraken.*

Op 28 april 2011 reageerde het kabinet van minister Crevits op de vragen:

*Naar aanleiding van uw vraag op 13 april 2010, die werd ingeschreven in het register betreffende de openbaarheid van bestuur met nummer 2011/10, kunnen wij u melden dat wat betreft het Meccanotracé er zich reeds geruime tijd resultaten bevinden op de website [www.vlaanderen.be/dam](http://www.vlaanderen.be/dam), die opgezet werd met de documenten n.a.v. de werkgroepen DAM dat geleid werd door een*



*ministerieel comité. Hier vindt u ook verschillende vroegere studies met betrekking tot het ontsluiten van Antwerpen met grotere ringstructuren.*

Andermaal werden de verzoekers doorverwezen naar 'resultaten' op een website waarop tientallen documenten stonden, zonder specificatie over welke concrete documenten bedoeld werden. Die website was de meeste verzoekers al een jaar bekend, maar nooit vonden ze er de gevraagde studie op terug. Ook nu stond de gevraagde studie niet op de website.

Verder werd door het ministeriële kabinet gewezen op het bestaan van verouderde studies die niet over het Meccanoscenario handelden. De oudste van die studies was een kwart eeuw oud (september 1986), de meest recente tien jaar oud (mei 2001). Voor een beter begrip van de werking en efficiëntie van het Meccanoscenario zoals voorgesteld door Forum 2020 en ondergetekenden zijn al deze studies niet relevant.

Ten aanzien van de pers putte het kabinet uit eenzelfde trukendoos. Op 11 mei 2011 berichtte *Knack*:

*En dus klinkt de roep om alternatieven uit te spitten weer wat luider. Het alternatieve Meccanotraccé, bijvoorbeeld, beschrijft eveneens de sluiting van de grote Ring rond Antwerpen, maar dan op een andere plaats - meer noordwaarts. Zijn de nieuwe verkeersmodellen ook voor dat tracé beoordeeld? 'Het Meccanotraccé is onderzocht in een vorig model en bood toen geen afdoende oplossing', mailt het kabinet van Crevits terug. 'De helft van het verkeer moet in de stad zijn.' De helft? Dat betekent ook dat 50 procent niet in de stad hoeft te zijn, maar wel naar de stad wordt gezogen. Terwijl Antwerpen vandaag al een ernstig probleem heeft met de luchtkwaliteit. Al op 29 april werd de jaarnorm voor fijnstof overschreden. Hoofdoorzaak is de nabijheid van de Ring, de drukste weg van Vlaanderen met dagelijks 260.000 voertuigen.*

*Meccano zou een deel van dat verkeer van de Ring houden. Of we het onderzoek dat dit tracé afkraakt dan eens mogen zien? Het antwoord van het kabinet van Crevits komt in de vorm van weblinks. Tussen de paar honderd internetpagina's staan zeven pagina's studieresultaten over Meccano. Vijf blinde kaarten, één grafiek en één pagina tekst. 'De Vlaamse regering heeft Meccano nooit ernstig onderzocht', zeggen de Vlaams Parlementsleden Dirk Peeters (Groen!), Ivan Sabbe (LDD) en Jan Penris (VB). De actiegroepen stRaten-generaal en Ademloos spreken hen niet tegen.*

Op 9 mei 2011 dienden 184 mensen een collectief beroepschrift in bij de Beroepsinstantie inzake openbaarheid van bestuur en hergebruik van overheidsinformatie. Tot collectieve indiening werd beslist om de beroepsinstantie niet nodeloos te belasten. In het beroepschrift werd beargumenteerd waarom het antwoord van de minister volgens verzoekers niet volstond:

*De verwijzing naar de website is niet conform de voorschriften van het decreet. Art. 20 van het decreet openbaarheid van bestuur stelt uitdrukkelijk dat 'indien het bestuursdocument in de gevraagde vorm beschikbaar is of redelijkerwijze kan ter beschikking gesteld worden, verschaft de instantie in kwestie het bestuursdocument in de gevraagde vorm.' Uit het antwoord kan weliswaar worden afgeleid dat het kabinet Peeters en het kabinet Crevits over de gevraagde gegevens beschikken, doch in tegenstelling tot de bepalingen van het decreet worden ze niet geleverd. In alle gevallen wordt enkel verwezen naar een generiek webadres waarop een lange lijst documenten voorkomen. Hierdoor wordt geen eenduidig antwoord geleverd op de gestelde vraag wat nochtans de doelstelling is van het decreet openbaarheid van bestuur. Het is opvallend dat de graad van detail van dit antwoord veel beperkter is dan dit het geval is voor de tweede vraag waar wel de juiste benaming wordt geleverd van de gevraagde stukken.*

*Graag verkreeg ik alsnog de studie van de regering die het Meccanoplan vergelijkt met het Masterplan 2020 (met BAM-traject).*

*Op de bewuste website zijn slechts drie slides te vinden die handelen over de verkeersafwikkeling van het Meccanotraccé. Ze staan in het document 'studieresultaten' van dhr. Eddy Peetermans van het Vlaams verkeerscentrum en zijn hieronder weergegeven.*

*De slides werden toegelicht op de vergadering van 1 maart 2010 van de ambtelijke stuurgroep van de DAM. Op woensdag 24 februari 2010, daags na de bekendmaking van het memorandum van Forum 2020 op 23 februari 2010 aan de Minister-President was aan dhr. Peetermans gevraagd deze documenten te maken. De directeur van het Vlaams Verkeerscentrum verklaarde over deze studie het volgende: 'In de presentatie van 1 maart werd het Meccanotraccé getoetst aan dezelfde randvoorwaarden als opgelegd door de Vlaamse regering voor het BAM-traccé en het alternatieve ArupSum-traccé. De presentatie voor de voltallige werkgroep werd voorafgegaan door overleg op*

*interkabinettair niveau waar het programma van doorrekeningen werd bepaald. Deze resultaten werden een eerste maal op de interkabinettenwerkgroep gepresenteerd op 23 februari 2010. Het is op deze presentatie dat de suggestie (mondeling) werd geuit om ook het Meccanotracé te toetsen onder dezelfde randvoorwaarden als de andere tracés. Het 'Meccanotracé' werd overgenomen uit een memorandum van Forum 2020 van 22/02/2010.*

*In het verslag van de vergadering van maandag 1 maart 2010 verklaarde dhr. Peetermans: 'Gezien het Meccanotracé geen voorwerp uitmaakte van de opdracht van het ministerieel comité was het niet meegenomen in de oorspronkelijke oefening. Het Verkeerscentrum deed wel al een eerste – voorlopige analyse op het autonoom vermogen van het Meccanotracé vs BAM en ARUP/SUM.' Tijdens de vergadering werd gewezen op tekorten in deze eerste berekening die bovendien bevestigd werden door dhr. Peetermans. '... merkt op dat de optie om de tunnel te knippen in alle simulaties werd meegenomen, waardoor de verkeersstromen in de binnenstad en richting Waaslandtunnel nog vrij beperkt bleven. Dit werd echter niet meegenomen in de simulaties voor het Meccanotracé waardoor dit momenteel een verhoogde druk op de binnenstad aangeeft. Eddy Peetermans bevestigt dat deze correctie inderdaad nog moet gebeuren voor het Meccanotracé.'*

*Tijdens een infosessie op 6 mei 2010 verklaarde het Vlaams Verkeerscentrum bovendien ook het volgende: 'Een berekening van het Forum 2020-voorstel volgens de randvoorwaarden die het Forum voorstelde werd tot op vandaag niet uitgevoerd door het Verkeerscentrum.'*

*Door de beide verklaringen is alvast aangetoond dat de 'voorlopige analyse' opgemaakt door het Vlaams Verkeerscentrum op 5 dagen tijd geen weergave is van het voorstel van het Meccanotracé van stRaten-generaal en Forum 2020 zoals is omschreven in de nota 'Van knelpunten naar knooppunten – Over mobiliteit en stadsontwikkeling in Antwerpen - Manu Claeys en Peter Verhaeghe - Studieopdracht Forum 2020, juni 2010.*

*Bovendien is het aan de hand van de slides niet mogelijk om de assumpties van de modellering te begrijpen, toch een essentie voor het correct begrip van de resultaten en algemeen zelfs aanvaard als een 'ethische' vereiste voor wetenschappelijk onderzoek. De randverwijzing vanwege het kabinet naar studies uit een ver verleden over een tracé dat zelfs niet overeenstemt met het Meccanoplan kan evenmin beschouwd worden als een vergelijking van het Meccanoplan met het Masterplan 2020 voorstel (...)*

*Op de vragen 1° en 2° werd niet correct geantwoord. De beroepsinstantie kan dan ook niet concluderen dat de gevraagde gegevens geleverd werden. Bovendien wens ik ook te verwijzen naar de ethische code voor het wetenschappelijk onderzoek van België. De code stelt uitdrukkelijk dat het onderzoek verifieerbaar moet zijn. ('Het werk van onderzoekers is verifieerbaar als zij ervoor zorgen dat hun collega's het volledige verloop van hun onderzoek kunnen nagaan en desgevallend overdoen'- ethische code voor het wetenschappelijk onderzoek in België). Geen van de vernoemde documenten voldoet aan dit principe.*

*(...)*

*Graag ontvang ik voor de vragen 1° en 2° hetzij de juiste documenten, hetzij het antwoord dat de gevraagde documenten niet bestaan.*

*(...)*

*Alle personen vernoemd onder C wensen evenwel te vermijden dat de overheid zou veronderstellen dat zij het eens zijn met het verkregen antwoord. Omwille daarvan beslisten alle personen vernoemd onder C om deze klacht (van Koen van Hees voor Ademloos) tevens te beschouwen als 'hun' klacht. De beroepsinstantie en in tweede orde de aangeschreven kabinetten mogen er m.a.w. vanuit gaan dat de bovenstaande klacht een weergave is van de klacht die elk van hen individueel had willen indienen.*

*Een week later, op 19 mei 2011, bevestigde ingenieur Peetermans van het Vlaams Verkeerscentrum op de Antwerpse lokale televisiezender ATV nogmaals dat het Meccanoscenario zoals voorgelegd door Forum 2020 en ondergetekenden nooit bestudeerd werd. Vreemd genoeg koppelde hij in dezelfde reportage toch conclusies aan die niet-studie: de Meccano zou volgens hem niet werken. Ook de zogenaamde Meccano Plus (= originele Meccanotracé plus vertunnelde R11bis, een project uit het Masterplan 2020 van de regering) evalueerde hij negatief: in dat scenario zou te veel verkeer door de R11bis en de A102 rijden. Had het Vlaams Verkeerscentrum dergelijk scenario intussen dan wel gemodelleerd? Maar had de minister op 8 april 2011 niet net aan de pers verklaard dat het Meccanoscenario niet werd meegenomen in de nieuwe modelleringen? Waarop baseerde ingenieur Peetermans zich dan voor zijn analyse? Op de zoveelste studie die niet gemaakt was maar wel stof leverde voor het verwerpen van alternatieven?*

*De communicatie van overheidswege over het Meccanoscenario werd steeds tegenstrijdiger – dit keer waren de rollen omgedraaid: de minister zei dat Meccano Plus niet gemodelleerd was, ingenieur*

Peetermans van het Vlaams Verkeerscentrum suggereerde dat hij de Meccano Plus wel bestudeerd had. Wat er ook van zij, over het eindoordeel waren ze het wel altijd eens: het alternatief werkt niet. En studies op basis waarvan dit eindoordeel werd geveld kreeg vervolgens weer niemand te zien.

In het Oosterweeldossier stelden ondergetekenden reeds eerder een patroon vast van negatieve evaluaties van alternatieven door overheden en overheidsbedrijven op basis van nepstudies of onbestaande studies. We verwijzen in dat verband naar een klacht die we op 22 november 2007 eveneens bij de ombudsdienst indienden tegen minister Crevits (ombudsdossier 2007-1550). Het betrof toen het verlenen van goedkeuring aan misleiding bij de opmaak van het milieueffectenrapport, waarbij een partijdige analyse vol evidente fouten en slordige assumpties werd gemaakt van een alternatief scenario, met als eindoordeel: niet weerhouden.

Ook toen werd beweerd dat een alternatief tracé ernstig was onderzocht, tot bleek dat dit niet het geval was. Later werd alsnog een onafhankelijk onderzoek opgestart van dat alternatief, dat tot heel andere conclusies kwam.

In onze toenmalige klacht bij de ombudsdienst argumenteerden we dat de minister 'zich er te gemakkelijk vanaf maakt door alle verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van het project-MER bij haar dienst MER te leggen'. De klacht werd op 18 juni 2008 'gegrond en te herstellen' verklaard door de ombudsdienst.

Ook in onderhavige klacht wordt gewezen op deze houding – zie onder C. – met deze keer het Vlaams Verkeerscentrum als overheidsdienst bij wie een verantwoordelijkheid wordt gelegd die ze niet draagt.

Op 6 juni 2011 besliste de Beroepsinstantie aldus:

*Overwegende dat de beroepsinstantie daarom navraag heeft gedaan bij het kabinet van minister Crevits; dat hieruit is gebleken dat de verwijzing naar de documenten op de Damwebsite enerzijds (wat betreft de eerste vraag) en naar de documenten op de website van de provincie anderzijds (wat betreft de tweede vraag) logisch te verantwoorden is, daar de documenten waarnaar wordt verwezen (en die actief openbaar werden gemaakt op de vermelde websites) de enige documenten zijn die daaromtrent bestaan;*

*Overwegende dat, wat betreft de vraag naar een studie van de Vlaamse Regering die het Meccano-plan vergelijkt met het Masterplan 2020, de beroepsinstantie moet vaststellen dat dergelijke studie niet bestaat; dat er vanuit het kabinet van minister Crevits wordt verwezen naar het feit dat het Masterplan dateert van september 2010, terwijl het meest recente meccanotracé werd voorgesteld in februari 2011; dat dus blijkt dat het kabinet van minister Crevits niet in het bezit is van de gevraagde informatie en dan ook niet tegemoet kan komen aan de vraag van verzoeker;*

*Overwegende dat het kabinet van minister Crevits heeft verklaard dat ze niet beschikt over de gevraagde informatie; dat aan de kwalificatie van bestuursdocument, zoals bepaald in artikel 3, 4° van het openbaarheidsdecreet, niet is voldaan wanneer de bestuursinstantie niet in het bezit is van het gevraagde document; dat er derhalve door het betrokken ministerieel kabinet geen afschrift kan van worden verleend;*

*Overwegende dat het ingestelde beroep, wat dit onderdeel betreft, dan ook als ongegrond moet worden beschouwd;*

Uit het onderzoek van de Beroepsinstantie bleek dat het kabinet van minister Crevits niet beschikte over een studie die het Meccanoscenario (of Meccanoplan) vergelijkt met het project van de regering (Masterplan 2020). Nochtans had de minister eerder het tegendeel gesuggereerd. In haar reactie op dezelfde vraag zoals geformuleerd in bijna tweeduizend verzoeken (ingediend vanaf 13 april 2011 – zie hoger) had ze verwezen naar 'resultaten' op de website [www.vlaanderen.be/dam](http://www.vlaanderen.be/dam), die zich daar 'reeds geruime tijd' bevonden. Die verwijzing was echter zonder voorwerp, stelde de Beroepsinstantie nu vast. De stap naar de Beroepsinstantie bleek dus nodig en nuttig: bezorging van de gevraagde studie bleek niet mogelijk. Het antwoord van de minister aan de verzoekers was bijgevolg misleidend. Verder werd bevestigd dat het enige materiaal dat 'daaromtrent' bestaat – bedoeld wordt hier allicht materiaal dat minstens verwijst naar het Meccanotracé in welke vorm dan ook - op de DAM-website staat, i.e. de paar paragrafen en kaarten die samen op één A4 passen en niet over het Meccanoscenario handelen zoals voorgelegd door het Forum 2020 en ondergetekenden.

Vijftien maanden nadat een eerste keer via de wet op openbaarheid van bestuur de vraag naar modelleringen van het Meccanoscenario werd gesteld (17 maart 2010) kwam eindelijk een duidelijk antwoord: een studie van overheidswege over het Meccanoscenario bestaat niet, het enige materiaal 'daaromtrent' staat op de DAM-website en analyse van dat materiaal leert dat het om een schrale presentatie gaat van verkeersmodelleringen die niets te maken hebben met het bewuste Meccanoscenario.

Dit is op zich een onthutsende vaststelling, menen ondergetekenden: langdurig en stelselmatig werd de publieke opinie een rad voor de ogen gedraaid. Op 11 juni 2011 berichtte *Het Nieuwsblad*:

*Maar wat op z'n minst bizar is, is dat de minister meer dan een jaar nodig had om met deze uitleg te komen. Deze krant vraagt namelijk al sinds mei vorig jaar achter de Meccanostudie. Nooit kregen we ze te zien.*

Nog kwalijker is dat minister Crevits in haar antwoord aan de Beroepsinstantie andermaal verwarring probeerde te creëren. Zo werd verkeerdelijk gesteld dat het Masterplan 2020 van de regering dateert van september 2010. Dit klopt niet. Het door de regering goedgekeurde document 'Masterplan 2020' dateert van 30 maart 2011. Zie hiervoor:

<http://www2.vlaanderen.be/pps/documenten/dam/Masterplan%202020.pdf>

Bovendien is de bewering dat 'het meest recente Meccanotracé' dateert van februari 2011 misleidend, want naast de kwestie. De verzoekers hadden het in hun vraag over het Meccanoplan, niet over het meest recente Meccanotracé. Het Meccanoplan dateert van februari 2010 – dat is een jaar vóór de door de minister opgegeven datum.

Uitspraken van minister Crevits over de Meccano in het voorjaar van 2010 – zie hoger – tonen aan dat de minister toen reeds kennis had genomen van het Meccanoscenario of (synoniem) Meccanoplan, dat in de maanden daarna op grote persaandacht mocht blijven rekenen. Op 19 september 2010 stapten heel wat mensen door de straten van Antwerpen met maar één vraag: regering, bestudeer het Meccanoscenario. Een week eerder had Transport & Mobility Leuven een studie van 86 bladzijden gepubliceerd waaruit bleek dat het Meccanoscenario zoals voorgelegd door Forum 2020 en ondergetekenden 'superieur was aan het BAM-tracé'. Zowel de betoging als de studieresultaten kregen in die periode ruime aandacht in de pers.

Door zowel het Masterplan als het Meccanoplan uit de gestelde vraag zelf fundamenteel verkeerd te dateren – het gaat om tijdsverschuivingen van respectievelijk een half jaar en een vol jaar – liet de minister uitschijnen bij de Beroepsinstantie dat het Meccanoplan niet kon worden onderzocht door haar diensten, omdat het pas vijf maanden na het Masterplan zou zijn bekendgemaakt. Dit lijkt ons een poging tot verschoning zoeken bij de Beroepsinstantie op basis van alweer nieuwe misleiding. De waarheid is dat het Meccanoplan sinds 22 februari 2010 bekend is bij de Vlaamse regering.

Na berichtgeving in de pers over de vaststelling van de Beroepsinstantie dat minister Crevits geen Meccanostudie kon overmaken reageerde de minister met een gewijzigd discours. Nu klonk het plots dat inderdaad het Meccanoscenario niet onderzocht was, wel het Meccanotracé.

Met die reactie bevestigde ze voor het eerst publiekelijk dat het Meccanoscenario zoals vijftien maanden eerder voorgelegd door Forum 2020 en ondergetekenden nooit onderzocht werd door haar diensten. De vraag rijst waarom ze dat pas onder druk van de uitspraak van de Beroepsinstantie deed en waarom deze heldere verklaring vijftien maanden op zich liet wachten. Waarom formuleerde de minister niet reeds bij de eerste vragen om bekendmaking van de studie een dergelijk duidelijk onderscheid in plaats van stelselmatig de verwarring hierover in stand te houden en zelfs te voeden, tot in het parlement? Waarom gaf ze de vele verzoekers om de studie niet meteen dat duidelijke antwoord in plaats van een 'flou artistique' te creëren met verwijzingen naar websites waarop de gevraagde studie niet stond? Een 'flou artistique' die tot gevolg had dat de Vlaamse regering richting publieke opinie kon laten uitschijnen dat het voorstel van Forum 2020 en ondergetekenden was bestudeerd en ontoereikend bevonden.

Vijftien maanden hebben burgers nodig gehad om te achterhalen wat de minister al in maart 2010 had kunnen zeggen. Vijftien maanden waarin enorm veel energie moest worden geïnvesteerd louter om de minister te horen erkennen: inderdaad, wij hebben dat Meccanoscenario niet onderzocht. Al die tijd deed de minister evenwel het tegendeel: ze zweeg of ze gaf vage antwoorden of ze verwees naar documenten die niets met het voorstel van Forum 2020 en ondergetekenden te maken hadden of ze suggereerde dat ze dat voorstel wel degelijk had laten onderzoeken (cfr. uitspraken in het parlement). Wij kunnen op dergelijke handelswijze geen andere begrip dan het begrip 'bedrog' klevan.

Overigens: de begrippen Meccanoscenario, Meccanoplan en Meccanotracé zijn na lancering van het alternatief gaandeweg gaan samenvallen bij berichtgeving over het alternatief. Het Meccanotracé werd daarbij steeds vaker gehanteerd als pars pro toto, verwijzend naar zowel het plan (infrastructuur) als het sturingssysteem (trajectheffing). Hetzelfde geldt voor verwijzingen naar het BAM-tracé, waarbij het sturingssysteem altijd tol aan dat tracé plus vrachtverbod in de Kennedytunnel inhoudt – dit zijn immers de randvoorwaarden die diverse Vlaamse regeringen reeds tien jaar onlosmakelijk verbinden aan het tracé. Bij berichtgeving of communicatie over het BAM-tracé wordt daarom evengoed telkens dat hele scenario bedoeld.

Op 14 juni 2011 werden op Google 661 resultaten gegeven voor 'Meccanoscenario' en 23.000 resultaten voor 'Meccanotracé'. Meccanoscenario en Meccanotracé werden ook in de media synoniem, omdat de pleitbezorgers van het alternatief het telkens over slechts één sturingssysteem hadden wanneer ze het over het Meccanotracé hadden. Ze lieten daar geen enkele onduidelijkheid over bestaan. Hun vraag om het bekendmaken van de resultaten van de Meccanostudie gevoerd door de regering kon dan ook enkel geïnterpreteerd worden als een vraag om een studie over het Meccanoscenario of Meccanoplan, met trajectheffing. Dat was net het punt van hun vraag: is het enig relevante Meccanoscenario effectief bestudeerd?

Het antwoord op die vraag kennen ze nu. Het verkrijgen van dat antwoord heeft bloed, zweet en tranen gekost.

Verder dient opgemerkt dat de minister dan wel beweerde dat minstens het Meccanotracé werd bestudeerd (en niet het plan), maar ook dergelijke studie werd niet aan de Beroepsinstantie bezorgd. Niet alleen kregen we geen studieresultaten over het Meccanoscenario zoals voorgelegd door Forum 2020 en ondergetekenden wegens studie onbestaand, maar ook over de studie die wel zou bestaan – althans volgens de minister – vernamen we niets. Tenzij het samenraapsel van verslagparagrafen en kaarten dat op één A4 past voor de minister doorgaat als een studie.

Uit de reacties van de minister viel ten slotte ook op te maken dat de uiteindelijke bekenenis dat het Meccanoscenario niet onderzocht werd niet zou leiden tot het alsnog laten onderzoeken ervan door de regering. De minister begon integendeel te suggereren dat het Forum 2020 en ondergetekenden zelf de bedriegers waren, en niet zij. Toen een journalist van *Metro* op 27 juni 2011 de minister wees op de kritiek dat ze nooit een studie had besteld over het Meccanoscenario, antwoordde ze dit:

*Die kritiek heeft me enorm verrast. Eddy Peetermans van het Vlaams Verkeerscentrum heeft zeer duidelijk aangetoond waarom het Meccanotracé niet werkt. De Vlaamse regering heeft collegiaal een duidelijke beslissing genomen, samen met de stad Antwerpen en de haven. Het bredere Meccanoplan verandert bepaalde randvoorwaarden die de Vlaamse regering gesteld heeft, zoals geen vrachtwagens door de Kennedytunnel. We gaan het mobiliteitsprobleem niet oplossen met geheime agenda's.*

De bewering dat Forum 2020 en ondergetekenden er geheime agenda's op zouden nahouden i.v.m. de randvoorwaarden opgelegd door de Vlaamse regering is aantoonbaar onwaar – leden van het Forum en ondergetekenden hebben zich het voorbije anderhalf jaar open en expliciet uitgedrukt over de onzin van bepaalde van die randvoorwaarden, in opiniestukken, tijdens lezingen, in interviews en memoranda. Telkens wanneer studiemateriaal was aangemaakt over het Meccanoscenario plaatste Forum 2020 dit de dag zelf nog online, opdat eenieder voor zichzelf zou kunnen oordelen waarover het ging (het contrast met de handelswijze van de regering in dit dossier is daarbij groot, durven we te stellen). In al dat studiemateriaal werd ondubbelzinnig aangegeven welke randvoorwaarden gelden voor het Meccanoscenario zoals voorgelegd door Forum 2020 en ondergetekenden. Die randvoorwaarden werden overigens reeds verduidelijkt tijdens de presentaties door het Forum en ondergetekenden aan de minister-president (22 februari 2010) en op het kabinet van minister Crevits (23 februari 2010).

Bovendien bleek het veranderen van randvoorwaarden die de regering stelde geen probleem te vormen voor de minister wanneer het scenario's betrof die wél door het Vlaams Verkeerscentrum mochten worden gemodelleerd. Zo beantwoorden autonome verkeersmodelleringen, modelleringen met enkel tol aan de Kennedytunnel of modelleringen zonder vrachtverbod aan de Kennedytunnel evenmin aan die randvoorwaarden, en toch werden dergelijke scenario's wel gemodelleerd in combinatie met o.a. de aanleg van het Meccanotracé – wat de willekeur van de keuzes van scenario's slechts bevestigt.

Ondergetekenden betreuren het dat de minister blijft beweren dat 'het Meccanotracé niet werkt', wanneer ze dat tracé enkel laat modelleren met sturingssystemen die voorspelbaar contraproductief zijn – zie onder A. Bij modellering van het Meccanoscenario zoals voorgelegd door Forum 2020 en ondergetekenden (= Meccanotracé + slimme trajectsturing) blijkt dat dit scenario net heel erg goed werkt. Enkele dagen na de uitspraak van de Beroepsinstantie werd een tweede studie door Transport & Mobility Leuven over het Meccanoscenario publiek gemaakt (10 juni 2011). Daaruit bleek nog maar eens hoe sterk dat scenario scoort op het vlak van verkeersresultaten en dit ook in de vergelijking met het Masterplan 2020 van de Vlaamse regering.

Volgens ondergetekenden lijkt het er dan ook op dat de regering het Meccanoscenario niet wil laten modelleren omdat uit dergelijke modellering zou blijken wat ook blijkt uit de TML-studie: dat het alternatief werkt en superieur is aan het project van de regering. Om deze indruk weg te nemen is slechts één reactie gepast: het alsnog opdracht geven van overheidswege tot het laten modelleren van het alternatieve Meccanoscenario.

Wanneer de regering dit laatste niet doet, moet het stelselmatige niet bestuderen van het alternatief – waarover nu eindelijk duidelijkheid is geschapen – niet enkel als een daad van onbehoorlijk bestuur worden bestempeld maar als een bewust gepleegde daad van onbehoorlijk bestuur met verstreckende gevolgen. Die gevolgen worden stilaan zichtbaar.

Op 10 juni 2011 besliste de Vlaamse regering principieel tot definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'Gevangenis Beveren'. Het voorziene bouwterrein voor die gevangenis ligt op het Meccanotracé (westtangent). Met een gevangenis in aanbouw op de in de bouwaanvraag voorziene plaats – volgens een persbericht van de Regie der Gebouwen (28 juni 2011) zou de start der werken gepland zijn in oktober 2011 – zullen ondergetekenden en anderen binnen de inmiddels opgestarte plan-MER-procedure Oosterweelverbinding niet langer het Meccanotracé als redelijk alternatief kunnen indienen. De opdracht voor de opmaak van dit plan-MER werd op 15 april 2011 toegekend aan de studiegroep Antea.

Met de goedkeuring van het uitvoeringsplan voor de gevangenis dreigt de Vlaamse regering dus een voldongen feit te hebben gecreëerd in de besluitvorming rond een ander, veel groter dossier: het Masterplan 2020. Indien de stedenbouwkundige bouwaanvraag voor de gevangenis wordt vergund – het openbaar onderzoek hierover wordt momenteel georganiseerd en loopt af op 5 juli 2011 – kan het alternatieve Meccanoscenario in de fase van de wettelijk voorziene opmaak van een plan-MER voor de geplande Oosterweelverbinding wellicht niet langer als redelijk alternatief meegenomen worden.

Ook hier draagt minister Crevits verantwoordelijkheid, en opnieuw blijkt het niet uitvoeren van een studie een rol te spelen. Op 5 maart 2010 besliste de regering dat minister Crevits met betrekking tot punt 3 uit een nota van de minister-president (westelijke tangent versus voorstel Wase burgemeesters) een nota zou voorleggen aan een interkabinettenwerkgroep van de DAM-ministers, desgewenst uitgebreid met ambtenaren. De opdracht werd doorgegeven aan de administratie Wegen en Verkeer die aanstalten maakte om deze taak uit te voeren en intern te kennen gaf dat het Memorandum van het Forum 2020 'relevant' was en vlot leesbaar. Amper een week later werd binnen de administratie echter al duidelijk dat over een westelijke tangent niet meer zou worden gesproken.

Op 16 oktober 2010 vroeg een van ondergetekenden de nota inzake 'westelijke tangent versus voorstel Wase burgemeesters' op in het kader van het decreet openbaarheid van bestuur. Het zou twee maand duren en opnieuw de tussenkomst van de Beroepsinstantie vergen om te vernemen dat de gevraagde nota waarin de westelijke tangent (onderdeel van het Meccanoscenario van Forum 2020 en ondergetekenden) werd vergeleken met het voorstel van de Wase burgemeesters nooit werd gemaakt.

De gevolgen van het niet-bestaan van dergelijke studie zijn verstreckend. Door het achterwege laten van het onderzoek moesten eventuele voordelen van de westtangent niet besproken worden aan de onderhandelingstafel van de regering. Bovendien zou de nota ook duidelijk gemaakt hebben dat deze tangent enkel kon worden gerealiseerd mits aanpassing van de inplanting van de geplande gevangenis op het voorziene bouwterrein. Dit laatste werd overigens reeds duidelijk gemaakt door het Forum 2020 en ondergetekenden tijdens een presentatie in het Vlaams parlement op 4 maart 2010.

We willen aanvoeren dat dit de relevantie is van onderhavige klacht: de vijftien maanden volgehouden misleiding door minister Crevits over het al dan niet laten modelleren van het Meccanoscenario van Forum 2020 en ondergetekenden en het niet onderzoeken van de westtangent (versus voorstel Wase burgemeesters) hebben verstreckende gevolgen. Bij gebrek aan relevant overheidsonderzoek van het

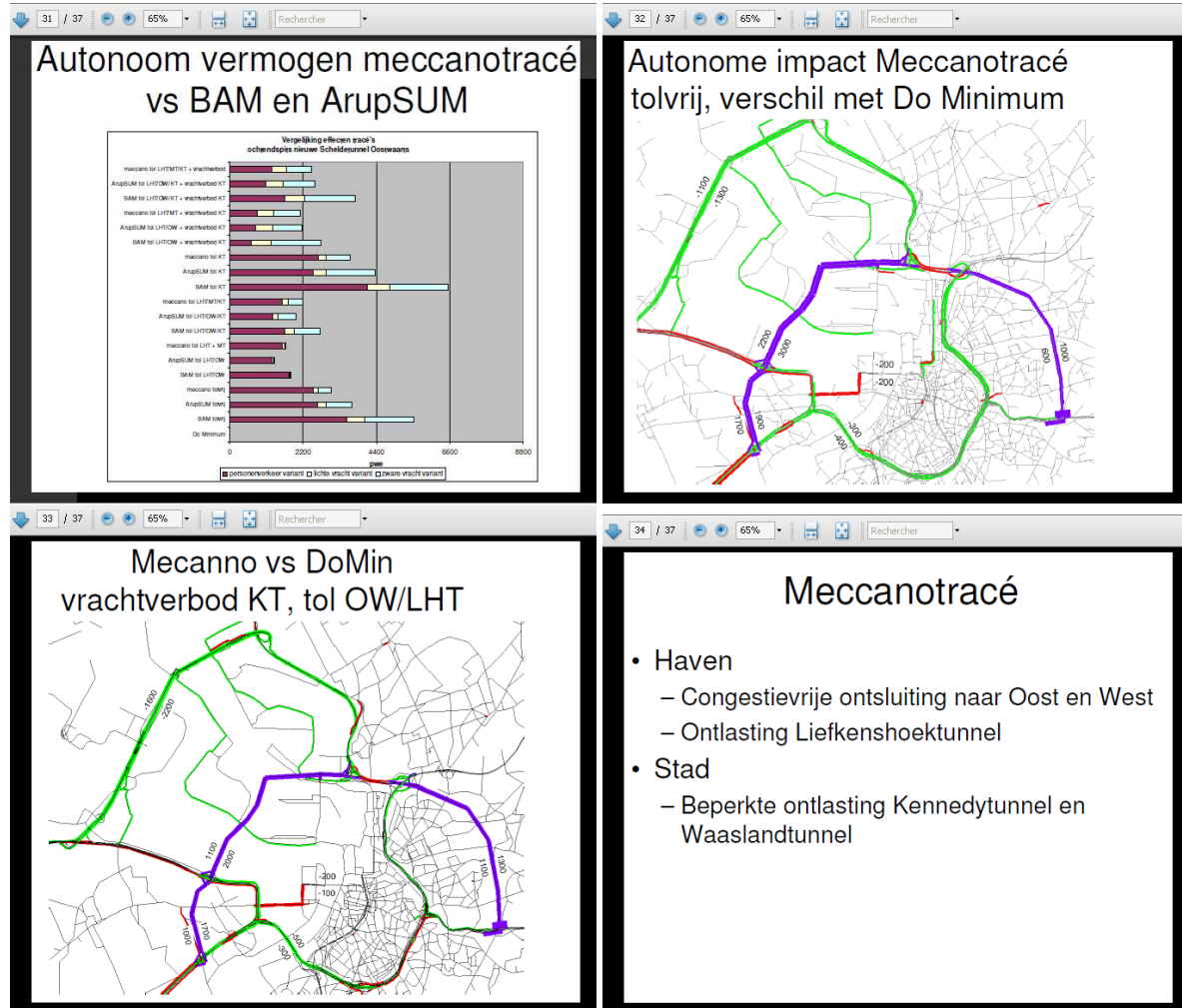
alternatieve scenario én op basis van niet-relevant onderzoek werd een ernstig politiek debat over de verdiensten van dit alternatieve scenario al die tijd onmogelijk gemaakt. De regering moest zich niet uitspreken over eventuele kwaliteiten van het alternatief en kon het eigen voorkeursscenario zo handhaven. Dat creëerde uiteindelijk een context waarbinnen de regering in besluitvorming rond andere dossiers dat alternatief ook kon negeren.

Bij het eventuele bouwen van de gevangenis in Beveren zoals vandaag voorzien – de bouwaanvraag moet bij opmaak van onderhavige klacht nog verleend worden en er zijn alternatieve inplantingen mogelijk – maakt de Vlaamse regering de aanleg van de westtangent van het Meccanotracé fysiek onmogelijk. Als redelijk alternatief zal het globale Meccanoscenario bijgevolg geweerd kunnen worden binnen de procedure van de opmaak van het plan-MER Oosterweelverbinding.

Of hoe vijftien maanden weigering door de regering om het Meccanoscenario te laten modelleren samen met het goedkeuren van het GRUP voor de gevangenis van Beveren de bedding creëren voor het ‘betonneren’ van het BAM-tracé, ondanks aankondiging van inspraakprocedures allerhande in de toekomst – die dan geen voorwerp want geen alternatief meer zullen hebben.

Vandaar dat wij ons nu richten tot de Vlaamse ombudsdienst, ervan uitgaand voldoende materiaal te hebben aangebracht om eindelijk correcte bestuurshandelingen te bekomen, d.w.z. een opdracht van overheidswege tot objectieve verkeersmodellering van het Meccanoscenario dat reeds op 22 en 23 februari 2010 werd voorgelegd aan respectievelijk minister-president Kris Peeters en minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits. Onafhankelijk onderzoek van dit scenario toonde al aan dat het om een redelijk alternatief gaat. De vraag om een ernstige omgang met dit alternatief is dan ook redelijk.

## 1. Studieresultaten



## 2. Verslag 1 maart 2010

... Gezien het meccanotraccé geen voorwerp uitmaakte van de opdracht van het ministerieel comité was het niet mee-genomen in de oorspronkelijke oefening. Het Verkeerscentrum deed wel al een eerste –voorlopige- analyse op het autonoom vermogen van het meccanotraccé vs BAM en ARUP/SUM. Uit deze eerste analyse bleek dat het meccano-traccé voor de haven zorgt voor een congestievrije ontsluiting naar Oost en West en voor ontlasting van de Liefkens-hoektunnel; voor de stad is er eerder een beperkte ontlasting van de Kennedytunnel (-380 voertuigen) en de Waas-landtunnel. Algemeen gezien ontlast het meccanotraccé niet de zuidelijke Ring. Het autonoom effect (= aantrekking van verkeer, zonder dat dit verkeer gestuurd wordt door bijv. tolheffing op een andere plaats) van het meccanotraccé is nog lager dan dat van het Arup-Sum-traccé, wat op zijn beurt al lager was dan dat van het BAM-traccé.

... Jan Verhaert merkt op dat de optie om de tunnel te knippen in alle simulaties werd meegenomen, waardoor de verkeersstromen in de binnenstad en richting Waaslandtunnel nog vrij beperkt bleven. Dit werd echter niet meegenomen in de simulaties voor het meccanotraccé waardoor dit momenteel een verhoogde druk op de binnenstad aan-geeft. Eddy Peetermans bevestigt dat deze correctie inderdaad nog moet gebeuren voor het meccanotraccé. Eddy Peetermans geeft ook aan dat er in de simulaties ook rekening gehouden wordt met een oplossing voor de bottleneck E34-E313 tot aan Borgerhout.

## 3. Verslag 9 maart 2010

Slide meccano: Uit een simulatie van het Verkeerscentrum blijkt dat in een situatie met A102 en met tol in de Meccano-tunnel er alleen wijzigingen in de verkeersstromen zullen zijn van deze voertuigen die het Noorden en de Haven op rechteroever als bestemming hebben. Ongeveer 1260 voertuigen rijden van Oost naar Noord. Het Viaduct van Deurne wordt ontlast met een halve rijstrook. De E313 wordt wel ontlast, maar dit effect wordt beperkt doordat de vrijgekomen ruimte snel terug ingenomen wordt door rerouting van het sluipverkeer richting E313.

## 4. Studierapport potentieel A102 – VVC - 26 maart 2010

In filevrije omstandigheden bedraagt de handicap voor een noordelijk traject vanuit E34 naar E17: Meccanotunnel + A102: 9 km(afstand) , 6' (tijd) , EUR 2.50 (tol) ... Afwending 20% personenverkeer vanuit E34 via A102 naar Meccanotunnel : +1,5 EUR tol of 9 minuten extra vertraging (incl. Meccanotunnel tolvrij)