

Aan dhr. Bernard Hubeau  
Vlaamse Ombudsdienst  
Leuvenseweg 86  
1000 Brussel

22 november 2007

Geachte heer,

We richten ons tot u en uw diensten om klacht in te dienen tegen Vlaams Minister van Openbare Werken, Leefmilieu, Energie en Natuur Hilde Crevits. De klacht is vierledig en betreft:

1. het verlenen van goedkeuring door de minister aan het **schenden van de regelgeving inzake milieueffectenrapportering** (decreet van 1995) door de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM);
2. het verlenen van goedkeuring door de minister aan **essentiële misleiding bij de opmaak van het milieueffectenrapport over de Oosterweelverbinding**, meer specifiek bij de redactie van het studierapport 'Kwalitatieve Vergelijking Alternatieven Oosterweelverbinding';
3. de **incorrecte behandeling** door de minister **van een nota** (dd. 29 juni 2007) die we haar **hierover** op 4 juli 2007 bezorgden, inclusief onredelijke behandeltermijn en gebrek aan actieve informatieverstrekking;
3. het **uiteindelijke gebrek aan motivering** door de minister **voor haar afwijzen van onze vraag om een onpartijdig** (= onafhankelijk) **onderzoek** over een deelstudie uit het project-milieueffectenrapport 'Oosterweelverbinding' – met name het studierapport 'Kwalitatieve Vergelijking Alternatieven Oosterweelverbinding' – en over hoger vermelde nota.

Ons **motief** bij het indienen van deze klacht is tweërlei: respect afdwingen bij de bevoegde minister voor de voorziene inspraakprocedures (1+2) en een gemotiveerde inhoudelijke reactie verkrijgen van de minister op hoger vermelde nota (3+4).

Onze concrete **doelstelling**: het alsnog opstarten van een werkelijk onafhankelijk onderzoek van de betreffende deelstudie uit het project-MER 'Oosterweelverbinding' en van onze nota dd. 29 juni 2007 daarover, zoals we dat reeds vroegen op 4 juli 2007.

We verklaren ons nader.

### ***Openbaar onderzoek RUP Oosterweelverbinding***

Op 19 december 2005 dienden wij namens het Antwerpse bewonerscollectief stRaten-generaal in het kader van het openbaar onderzoek over het ruimtelijk uitvoeringsplan Oosterweelverbinding een bezwaarschrift in.

Zie voor dit bezwaarschrift op de website [www.oosterweelverbinding.info](http://www.oosterweelverbinding.info) onder **Bezwaarschrift stRaten-generaal bij GRUP Oosterweelverbinding** (19 december 2005)

De vzw stRaten-generaal is een Antwerps bewonerscollectief dat sinds 1999 ijvert voor meer burgerinspraak en betere participatieprocedures (tijdig, transparant, efficiënt, beargumenteerd, met ruimte voor debat, etc.) bij de politieke besluitvorming. Meer specifiek houdt stRaten-generaal, zoals te lezen staat op [www.stratengeneraal.be](http://www.stratengeneraal.be), 'zich bezig met de lokale uitbouw van Agenda 21, de impact van ruimtelijke ordening op maatschappelijke ontwikkelingen en vice versa, stedelijkheid, participatie, groen, sociale cohesie, 'open scholen', gezondheid, vergrijzing, politieke kwaliteitszorg, ... en wel in een samenspel van filosofie, strategie en praktijk'.

In het openbaar onderzoek (21 oktober – 19 december 2005) over het RUP Oosterweelverbinding lag het tracé voor het sluiten van de Antwerpse ring zoals naar voor geschoven door de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) ter evaluatie voor. Op de Rechteroever situeert dat tracé zich in het recreatiegebied Noordkasteel en vlakbij de vier stadsdelen 'Het Eilandje', 'Luchtbal', 'Dam' en 'Lobroekdok', naast het Antwerpse stedelijke centrum.

In ons bezwaarschrift vroegen we nader onderzoek van een alternatief tracé op de Rechteroever dat zich meer noordwaarts situeert en door de haven loopt. Aansluitend daarbij bepleitten we het open houden van de Kennedytunnel voor betalend vrachtverkeer.

Mobiliteit, stadsontwikkeling, leefkwaliteit, ontsluiting haven, milieu, kostprijs, veiligheid: op alle vlakken scoort de combinatie van alternatief tracé plus het open houden van de Kennedytunnel beter, beargumenteerden we.

We dienden dit bezwaarschrift o.a. in op uitdrukkelijk aanraden van de terzake bevoegde Vlaamse Minister van Ruimtelijke Ordening Dirk van Mechelen, aan wie we op 19 oktober 2005 (twee dagen voor de start van het openbaar onderzoek) een powerpoint hadden gepresenteerd op zijn kabinet. Hij stelde toen dat ernstig onderzoek van het gepresenteerde hem logisch leek, ook al gezien de expertise die stRaten-generaal had betoond in andere dossiers van Antwerpse stadsontwikkeling (o.a. Kievitplein, Leien).

In *De Standaard* van 17 september 2005 drukte minister Van Mechelen zich eerder in dat verband als volgt uit, twee weken nadat stRaten-generaal op een persconferentie het alternatieve tracé had toegelicht:

'De inspraakronde kan beginnen. Straten-generaal heeft al bewezen dat ze goed werk leveren. Laat ze nu zoals de spelregels het voorschrijven, hun alternatieven en bezwaren inbrengen. Het is dan weer aan ons om daar gemotiveerd op te reageren.'

Enkele dagen na ons overleg met de minister schreef *Het Nieuwsblad*: 'Hét bezwaarschrift tegen de Oosterweel komt wellicht van stRaten-generaal dat een alternatief tracé voor de Lange Wapper uitdokterde. Dat loopt veel verder naar het noorden over het Albertdok en ontziet zo de geplande stadsontwikkeling van het Eilandje. StRaten-generaal had daarover deze week nog overleg met het kabinet van minister Dirk Van Mechelen en de transportfederatie Febetra' (21 oktober 2007). Bij afsluiten van het openbaar onderzoek bleek ons bezwaarschrift inderdaad het bezwaarschrift te zijn dat het meest radicaal het voorstel van de BAM in vraag stelde en meteen ook een volledig uitgewerkt alternatief suggereerde dat sterk afweek van het plan dat voorlag.

In maart 2006 adviseerde de Vlaamse Commissie voor Ruimtelijke Ordening (Vlacoro) verder onderzoek van onze beide vragen (alternatief tracé + open houden Kennedytunnel voor betalend vrachtverkeer) in het kader van het dan nog op te maken project-milieueffectenrapport over de Oosterweelverbinding.

Dát verder onderzoek aanbevolen werd, vonden wij positief.

Door de beslissing van Vlacoro dat er een milieueffectenstudie moest worden gemaakt over ons alternatief gaf de Commissie immers impliciet aan dat ze niet meteen stedenbouwkundige bezwaren zag tegen het alternatief.

Het bestuderen van alternatieven is bovendien een van de kernaspecten van de milieueffectenrapportering. Zie hiervoor C. Jones, 'Screening, scoping and consideration of alternatives' in J. Petts, *Handbook of Environmental Impact Assessment*, vol.1, Oxford, 1999.

Tegelijk, echter, gaf de Vlacoro de evaluatie van het aanvullend onderzoek uit eigen handen met de doorverwijzing ervan naar een volgende stap in de procedure, met name de milieueffectenrapportering. Aangewezen ware misschien geweest om te eisen dat dergelijk onderzoek nog binnen het kader van de besluitvorming over het ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) zelf gevoerd werd. Want niet alleen schoof de Vlacoro de evaluatie van het door haar geadviseerde bijkomende onderzoek door naar een andere instantie (cel-MER), maar bovendien ontstond zo de gelegenheid om de bekendmaking van de resultaten van dit bijkomende onderzoek op de lange baan te schuiven. Aan de finalisering van het project-MER is immers geen wettelijk bepaalde deadline verbonden. Zoals we zullen aantonen, werden de resultaten van het bijkomende onderzoek effectief bijna een jaar geheim gehouden, waardoor een voor ons, indieners van het bezwaarschrift, nadelige chronologie ontstond in de besluitvorming. De politieke besluitvorming gaf daarmee de inspraakprocedure het nakijken.

## ***Belangenvermenging bij opmaak project-MER Oosterweelverbinding***

Als verantwoordelijke initiatiefnemer gaf de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel in maart 2006 opdracht tot het opmaken van een project-MER over de Oosterweelverbinding, met als onderdeel dus: bijkomend onderzoek van het alternatieve voorstel (tracé + tol) van stRaten-generaal.

Vreemd genoeg gaf de BAM dit onderzoek, inclusief het evalueren van het alternatieve voorstel SG, in handen van het eigen studiebureau: de Tijdelijke Vereniging Studiegroep Antwerpen Mobiel ofwel TV SAM.

De Vlaamse milieuwetgeving van 1995 zegt nochtans dat dergelijk onderzoek moet worden uitgevoerd door een onafhankelijk studiebureau dat niet betrokken is bij het bouwproject. Zie hiervoor het Vlaamse decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepaling inzake milieubeleid (gewijzigd bij decreet van 22 april 2005), art. 4.3.6. par.1: 'Het project-MER wordt opgesteld onder de verantwoordelijkheid en op kosten van de initiatiefnemer. De initiatiefnemer moet hiervoor een beroep doen op een team van erkende MER-deskundigen onder leiding van een erkende MER-coördinator. (...) Par. 2: De erkende MER-coördinator en de erkende MER-deskundigen mogen *geen belang hebben bij het voorgenomen project* of de alternatieven, noch betrokken worden bij de latere uitvoering van het project. Ze voeren hun opdracht *volledig onafhankelijk* uit.'

In het artikel 'Milieueffect- en veiligheidsrapportage' (verschenen in *Handboek Milieu- en Energierecht*, ed. K. Deketelaere, Brugge, 2006) beschrijft jurist bij Aminal en wetenschappelijk medewerker aan de UGent Jan de Mulder waarom het decreet dergelijke onafhankelijkheid in het MER-onderzoek oplegt: 'MER en VR moeten zorgen voor een tweede, onafhankelijke en deskundige stem die weerklinkt naast de opinie van de initiatiefnemer. Daarom moet de studie worden verricht door een wetenschappelijk onafhankelijk team dat een interdisciplinaire aanpak volgt en dat over het onderzoek op een systematische, volledige en begrijpelijke manier rapporteert.

Dit alles moet leiden tot een beslissing die rekening houdt met alle betekenisvolle milieu- en veiligheidseffecten van een voorgenomen actie en haar alternatieven en die een keuze inhoudt voor de voor mens en milieu minst nadelige, minst hinderlijke en minst risicovolle oplossing.'

*Geen belang bij het voorgenomen project?* TV SAM coördineert sinds 22 november 2001 alle studiewerk, inclusief bestekopmaak, ter voorbereiding van de bouw van de Oosterweelverbinding. Dit studiebureau van de initiatiefnemer BAM kreeg nu de opdracht van de BAM om een 'objectieve' evaluatie te geven van een tegenvoorstel dat tegelijk een fundamentele kritiek inhoudt op ruim vier jaar eigen studiewerk, en indirect ook op de factuur van 65,6 miljoen euro die daar intussen aan vasthangt (gegevens uit de achtste voortgangsrapportage van 13 november 2007). De belangen van TV SAM zijn immens in deze: een positief antwoord op beide vragen van stRaten-generaal kan rampzalig blijken voor de reputatie van de drie studiebureaus die samen TV SAM oprichtten. *Volledig onafhankelijk?* Voor de deelstudie over beide vragen van stRaten-generaal werd als MER-coördinator een werknemer van TV SAM aangesteld: Nicole van Doninck.

Het is evident dat bij dergelijke rechter-en-partijconstructies en gezien de grote belangen weinig marge is voor onpartijdigheid. Zie hierover verderop.

stRaten-generaal is niet de eerste kritische stem die bij de vraag naar onderzoek van alternatieven voor het sluiten van de Antwerpse ring stoot op strijdig belang of belangenconflict binnen het onderzoek. Want dat is een belangrijke constante in de inspraakprocedure over de Oosterweelverbinding: steeds weer speelt TV SAM rechter en partij bij wat als 'onafhankelijk' onderzoek gelabeld wordt. Zonder uitzondering werden alle mogelijke alternatieven voor een viaduct aan het Antwerpse Eilandje tot dusver verworpen op basis van studiemateriaal aangeleverd door TV SAM (en dus tevens de BAM als initiatiefnemer). We geven enkele voorbeelden. Toen het Nederlandse studiebureau Horvat in april 2005 aan de stad Antwerpen liet weten dat een tunnelvariant 'technisch en eveneens veiligheidstechnisch inpasbaar is in het traject' maar aanzienlijk duurder zou zijn dan een viaduct, bleek de kostprijs becijferd te zijn aan de hand van niet-geverifieerde informatie van TV SAM, o.a. op basis van verouderde boortechnieken. Toen restaurant Het Pomphuis op 29 augustus 2006 echt onafhankelijk onderzoek naar een tunnelvariant vroeg, verwierp de Raad van State deze vraag met verwijzing naar het milieu-effectenrapport, waarin stond dat een tunneloptie bestuderen geen zin had. Dat rapport is opgesteld door TV SAM. In de discussie over mogelijke alternatieven worden de BAM en haar studiebureau TV SAM steevast in het gelijk gesteld op basis van eigen onderzoek en evaluaties. Dit studie-monopolie (en de

weigering om daarbuiten te treden) nekt alle ruimte voor debat, ten koste van het voor Antwerpen best mogelijke bouwproject.

Ook bij de behandeling van de inhoud van ons bezwaarschrift blijkt dit het geval, zo zullen we aantonen.

Zowel de BAM als de bevoegde minister gaven zelf aan te beseffen dat belangenconflicten niet denkbeeldig zijn wanneer studie bureaus betrokken bij de voorbereiding van bouwprojecten ook de evaluatie of de opvolging ervan op zich nemen.

We citeren uit de hoorzitting door de BAM op 25 maart 2005 in de parlementaire Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie: 'Toen er sprake van was dat de BAM belast ging worden met de renovatiewerken van de R1, was er ook sprake van om het toezicht toe te vertrouwen aan de TV SAM. De heer Willy Borré had daar bedenkingen bij en heeft toen juridisch advies gevraagd. Dat stelde dat de TV SAM niet kon meedoen en dat sommige studie bureaus die deel uitmaken van de tijdelijke vereniging, ook niet konden meedoen omdat ze vooraf al betrokken waren bij de voorbereiding daarvan. Dat advies is aan de minister overgemaakt en is ook opgevolgd.'

Waarom werd dit terechte voorbehoud over de positie van TV SAM niet ook gemaakt bij de evaluatie in het project-MER van het alternatief van stRaten-generaal? Temeer daar de Vlaamse regelgeving dit, alweer terecht, voorschrijft.

In ons bezwaarschrift van 19 december 2005 wezen we hier zelf reeds op:

'Bij de opmaak van het plan-MER was de BAM – via TV SAM – rechter en partij. De vraag is of ook bij de uitwerking van het project-MER opnieuw hiervoor gekozen wordt. Het is een pijnpunt waar door anderen dan stRaten-generaal – en niet van de minsten – al op gewezen werd in verband met de opmaak van het plan-MER. Tijdens de bijeenkomst van de klankbordgroep van 22 oktober 2004 vroeg de gemeente Zwijndrecht zich bv. af "in hoeverre hier van een onafhankelijk milieu-effectenrapport kan gesproken worden". Ook de administratie van de gemeente Boechout stelde zich vragen bij deze manier van werken. Ze noemde man en paard: "Het "plan-MER" is een initiatief van BAM en is uitgevoerd door een groep van experts o.l.v. Marc van Dyck, MER-coördinator. Het mag gesteld worden dat verschillende experts actief zijn bij SAM, de auteurs en uitvoerders van het Masterplan Antwerpen, en bij de verschillende bureaus die de TV SAM uitmaken. Bij aanvang van de studie is mogelijkerwijze de opmerking geformuleerd of er geen belangenvermenging kan ontstaan tussen enerzijds de opdrachtgever die via een MER een objectieve en evenwichtige afweging wenst van de verschillende ontwikkelingsscenario's en de uitvoerder van het Masterplan die mogelijk niet steeds even objectief met elk scenario kan of wenst om te gaan."

Dat onze bekommernis terzake terecht bleek, mochten we helaas zelf aan den lijve ervaren bij de behandeling van ons dossier.

### ***Vervalsing van het onderzoek***

Eind april 2007 werd het studierapport van TV SAM over beide vragen van stRaten-generaal vrijgegeven. Bij lectuur ervan vielen we van de ene verbazing in de andere. In een opiniestuk dd. 19 juni 2007 (*De Morgen*) bestempelden wij het studierapport als slordig en tendentieus, opgemaakt met openlijk misprijzen voor de meest elementaire regels van inhoudelijke toetsing met zowel het effectieve voorstel van stRaten-generaal als met de bestaande omgeving.

Het rapport bleek het tegendeel te zijn van wat de minister zelf had geopperd, nl. een gemotiveerde reactie 'zoals de spelregels het voorschrijven'. Erger nog: het alternatief voorstel van stRaten-generaal bleek zonder schroom herschreven in functie van het verwerpen ervan. Een tunnel werd een viaduct, elektronische tolheffing werd manuele tolheffing, verkeerstellingen wisselden van plaats, negatieve scenario's uit niet-relevante verkeersmodellen werden toegevoegd, cruciale gegevens over bevolkingsdichtheid werden weggelaten, delen van het alternatief tracé werden gesitueerd in natuurgebieden die in werkelijkheid drie (!) kilometer verderop liggen, afrittenstelsels kregen ruimteverslindende proporties, geluidscijfers werden vrijelijk geïnterpreteerd, enzovoort. Aanvullend had TV SAM al het materiaal dat in het nadeel pleit van het eigen plan A niet in rekening gebracht bij het opstellen van de conclusies.

Die conclusies lagen aldus voor de hand: het alternatief stRaten-generaal bleek 'technisch niet haalbaar', omwille van de beperkte nautische toegankelijkheid en de negatieve impact op de bedrijfszekerheid van de haven.

Beide argumenten – die overigens geen milieueffectenargumenten zijn maar wel praktische bezwaren (op zich al significant binnen het kader van een MER) – gaan slechts op binnen de logica van het slordige en partijdige onderzoek zoals dat gevoerd werd door TV SAM. Met de voorstellen zoals werkelijk door stRaten-generaal geformuleerd in het bezwaarschrift van 19 december 2005 heeft dit onderzoek echter weinig uitstaans.

Als feitelijke uitschakeling van de inspraakprocedure heeft dit, menen we, geen voorgaande.

Op 4 juli 2007 bezorgden we over dit alles – zowel het negeren van de decretale bepalingen als het tendentieuze karakter van de studie – een uitgebreide nota aan de bevoegde minister van Openbare Werken en Milieu Hilde Crevits, met de vraag om een standpuntbepaling. Tot op heden kregen wij hierop geen antwoord van de minister.

Zie voor deze nota op de website [www.oosterweelverbinding.info](http://www.oosterweelverbinding.info) onder **nota stRaten-generaal over de vergelijkende studie in het MER** [PDF-275kb] (29 juni 2007)

Diezelfde dag stuurden we onze analyse ook naar Vlaamse parlementsleden uit verschillende politieke partijen. Een van hen ging in op onze vraag om hierover een schriftelijke vraag te stellen aan de bevoegde minister. De vraag werd ingediend op 6 juli 2007.

Op 24 september 2007, twee dagen voor het verstrijken van de wettelijke termijn, kreeg het parlementslid antwoord van de minister. De minister beperkte zich tot het herhalen van wat TV SAM haar als conclusie had aangereikt:

‘In de project-MER (Bijlage D bij het Hoofdrapport) onderzochten de onafhankelijke MER-deskundigen in eerste instantie de technische haalbaarheid en de interne veiligheid van het voorgestelde alternatief. Uit dit onderzoek bleek dat het project stRaten-generaal technisch geen haalbaar alternatief was, omdat het de nautische toegankelijkheid van de haven beperkt en de bedrijfszekerheid in het gedrang brengt. Een manuele tolheffing voor vrachtwagens ter hoogte van de Kennedytunnel bleek eveneens technisch onmogelijk.’

De minister wenste m.a.w. niet in te gaan op onze vaststelling dat het hier geen onafhankelijk onderzoek betrof (zelf noemt ze de medewerkers van TV SAM ‘onafhankelijke MER-deskundigen’). Tevens deed ze geen uitspraak over onze klacht dat het studiebureau in de fout was gegaan door niet het alternatief tracé te bestuderen zoals was opgegeven in het bezwaarschrift van stRaten-generaal.

Hier moeten we even technisch worden. Voor de noordelijke verbindingseu, tussen de kaaien 135 en 198, had stRaten-generaal in haar bezwaarschrift onderzoek gevraagd naar zowel een viaduct- als een korte-tunnelvariant. TV SAM onderzocht alleen de viaductvariant. Bij onderzoek van een tunneloptie zou zijn gebleken dat de nautische toegankelijkheid helemaal niet in het gedrang komt. Dat laatste hebben we op 12 september 2007 zelf nogmaals afgetoetst op een overleg met enkele topmensen van Brabo cvba, de maatschappij die instaat voor het loodsen en ontmeren van alle zeeschepen in de Antwerpse haven.

Bovendien rekende TV SAM het alternatief van stRaten-generaal af op manuele tolheffing aan de Kennedytunnel, terwijl TV SAM voor het eigen bouwproject elektronische tolheffing als basisuitgangspunt hanteert voor tolheffing aan de Oosterweeltunnel. Het is maar een van de vele voorbeelden uit het ‘onafhankelijk’ onderzoek door TV SAM waarbij twee maten en twee gewichten gebruikt werden. Toen we deze doorzichtige truc voorlegden aan de raad van bestuur van Febetra (4 september), aan de woordvoerder en de manager juridische zaken van de VAB (7 september) en aan de secretaris-generaal van SAV (12 september) – de drie grote koepels van het vracht- en autoverkeer – lachten ze de redenering van TV SAM weg. Bij oplevering van de Oosterweelverbinding (ten vroegste vanaf 2012) zal manuele tolheffing immers nog slechts een techniek uit de prehistorie zijn.

In een interview met de krant *Gazet van Antwerpen* herhaalde de minister op 22 oktober 2007 haar afwijzing van de vraag om onafhankelijk onderzoek naar het alternatief tracé van stRaten-Generaal: “Uit het milieurapport blijkt dat dit project technisch geen haalbaar alternatief is”, zegt minister Hilde Crevits.’

We lazen het in de krant. Op onze uitvoerige nota over de incorrecte behandeling van ons dossier bij de milieueffectenrapportering kregen wij tot op heden geen reactie van de minister, behalve een bevestiging van ontvangst op 27 juli 2007 met daarin de mededeling dat de minister de nota zeker zou nalezen en bestuderen.

## ***Uitschakeling van het Vlaamse parlement door de regering***

Op 8 juni 2006 finaliseerde TV SAM het studierapport over beide vragen van stRaten-generaal, waarna het de conclusies ervan aan de Vlaamse regering overmaakte. Op basis daarvan keurde de regering de week erna, op 16 juni 2006, het RUP Oosterweelverbinding definitief goed.

Uit het verslag van de derde voortgangsrapportage door de BAM in het Vlaamse parlement (maart 2006) blijkt het belang van dit rapport voor de besluitvorming:

‘De MER-cel zegt dat het GRUP voor het project-MER moet worden goedgekeurd. Het GRUP gaat samen met het plan-MER. Het project-MER is een voorwaarde voor een stedenbouwkundige vergunning. Volgens de spreker is er een probleem met de timing. De GRUP-procedure werkt met data op straffe van verval. De MER-procedure werkt met ordeterminen waardoor een en ander langer mag duren. Omdat de Vlaamse Regering van plan is om half juli het GRUP definitief vast te leggen, zal de BAM vooraf een en ander moeten rapporteren (p.19).’

Dat ‘een en ander’ slaat o.a. op het studierapport over het alternatief van stRaten-generaal.

Pas tien maanden later, in april 2007, kregen stRaten-generaal en geïnteresseerde parlementsleden zelf inzage in dit rapport. Ondanks het belang ervan in functie van een regeringsbeslissing werden de betrokken belanghebbenden (in casu stRaten-generaal) en de controlerende macht (het parlement) dus bijna een jaar in het ongewisse gelaten over de inhoud van het studierapport.

Tussen de bezorging van het rapport aan de regering en de publieke bekendmaking ervan werden heel wat cruciale beslissingen genomen. In die periode heeft de regering het definitieve uitvoeringsplan goedgekeurd, werden kaderovereenkomsten opgemaakt met financiers, verstreek de aanbestedingstermijn voor de bouwpromotoren, werd een winnend ontwerp aan de pers getoond en startte de BAM de finale onderhandelingen met het geselecteerde bouwconsortium. Intussen waren wij – naïefweg, zo bleek – vol spanning aan het wachten op de resultaten van het studierapport. De politiek van de voldongen feiten zette zo stapje bij stapje de politiek van de inspraakverlening klem. Wie, zoals wij, de kwaliteit van het bouwproject wil aanvechten op basis van inhoudelijke argumentatie, krijgt steevast te horen: nog even geduld, uw dossier is in behandeling. Wanneer je vervolgens de resultaten van het onderzoek wil aanvechten, krijg je te horen: te laat, we dulden geen vertraging bij dit bouwproject.

Wij kunnen in deze handelswijze niets anders zien dan een strategie van twee snelheden, waarbij de burger die te goeder trouw meedoet aan een openbaar onderzoek niet als een volwaardige partner beschouwd wordt in de besluitvorming.

Het bovenmatig langdurig inhouden van deze voor het publieke debat relevante informatie heeft niet alleen als gevolg dat de regering een beslissing nam op basis van informatie die ons én parlementsleden bewust (zie verder) onthouden werd, maar vooral ook dat we tien maanden verloren om te reageren op een tendentieuze en slordig opgemaakte analyse die wel als voldoende geacht werd om een verregaande beslissing te legitimeren.

Na de goedkeuring door de regering van het RUP Oosterweelverbinding bleef de BAM parlementsleden die naar een stand van zaken polsten i.v.m. het bijkomend onderzoek over het alternatief van stRaten-generaal met een kluitje het riet in sturen. Als controlerende macht werd het Vlaamse parlement hier op een flagrante manier opzij gezet door een semi-overheidsorgaan, met medeweten van de Vlaamse regering.

Op 21 juni 2006 repte de BAM tijdens de vierde voortgangsrapportage in het Vlaams parlement met geen woord over het studierapport dat intussen was overhandigd aan de regering. Parlementairen uit minstens drie partijen voelden nattigheid.

We citeren uit die voortgangsrapportage: ‘De heer Rudi Daems vindt het merkwaardig dat niets is verteld over de project-MER. Naar aanleiding van het vorige voortgangsrapport is gedebatteerd over het verband tussen het MER en het GRUP. Toen is gezegd dat alle alternatieven onderzocht zouden worden. De spreker vraagt hoe ver het staat met de aangekondigde onderzoeken. In deze context hebben minister Peeters en de BAM duidelijk gezegd dat er geen tol geheven zou worden op vrachtvervoer door de Kennedytunnel. De spreker vraagt of alle procedures gerespecteerd worden en alle alternatieven onderzocht. Aangezien de Vlaamse Regering het GRUP definitief heeft vastgesteld, vraagt de heer Daems of er nog speelruimte is voor alternatieven.’

In hetzelfde verslag lezen we verder: ‘De heer Jan Peumans vraagt een tegenrapport over het milieu-effectenrapport. De MER-cel maakte begin dit jaar fundamentele opmerkingen over de te onderzoeken alternatieven.’

Ook parlementslid Bart Martens stelde zich in dit verband vragen: 'De spreker heeft de indruk dat de BAM de juridische risico's van het Oosterweelproject onderschat. De Vlaamse Regering heeft het tracé vastgelegd in een GRUP terwijl in het project-MER nog een aantal alternatieven worden onderzocht.'

De reactie van de BAM was ontwijkend: 'De heer Leo Van der Vliet bevestigt dat er enerzijds een GRUP is en anderzijds een project-MER-procedure die een uitvloeisel is van de plan-MER-procedure. Ook BAM was even geschrokken toen haar, na de goedkeuring van de plan-MER, bijkomende tracé-onderzoeken werden gevraagd in het kader van de project-MER. Juridisch -technisch is het mogelijk om in deze of in de volgende fase nog bijkomende trajectvragen of -onderzoeken voor te leggen.'

Klap op de vuurpijl was de reactie van de toenmalig voor Leefmilieu bevoegde Vlaamse minister Kris Peeters. Uit hetzelfde verslag: 'De heer Jos Stassen vraagt of, als uit de project-MER een ander tracé naar voren komt, er dan een nieuw GRUP moet worden gemaakt. Of laat het GRUP dat de regering op vrijdag 9 juni 2006 heeft goedgekeurd toe om dat in te passen? Minister Kris Peeters antwoordt dat hij niet antwoordt op hypothetische vragen. De heer Jos Stassen wil gewoon weten of het huidige GRUP een aantal tracés toelaat. De heer Bart Martens vindt dat een terechte vraag.

Risicomanagement is overigens niets anders dan als-vragen stellen. In het kader van het risicomanagement moet men kunnen inschatten wat de consequenties zijn voor het ruimtelijk kader als er uit de project-MER een ander tracé naar boven komt en welke vertraging dat alles kan veroorzaken. Minister Kris Peeters stelt dat hij daar nu niet kan op antwoorden.'

Het betrof hier geen hypothetische vraag door parlementsliden, want op dat moment beschikte de minister al over het studierapport over het alternatief van SG! De minister stond dus gewoon te liegen. Parlementslid Jan Peumans nam geen genoegen met dit antwoord: 'De spreker wil dan ook snel weten of tracé 1B weerhouden blijft en of er een nieuw GRUP moet worden gemaakt.'

Enkele maanden later, tijdens de vijfde voortgangsrapportage (8 november 2006), kwamen de parlementsliden hierop terug.

In het verslag over de rapportage lezen we dat parlementslid Rudi Daems het volgende stelde: 'Naar aanleiding van het vorige voortgangsverslag is uitvoerig gediscussieerd over het project-MER. De vraag die toen rees was waarom de twee processen afgescheiden van elkaar plaatsvonden. Enerzijds zijn er de biedingen en de kwaliteitskamer van de Oosterweelverbinding, en anderzijds is er de aankondiging van minister Peeters dat in het project-MER alle alternatieven grondig bestudeerd zouden worden. De spreker vraagt of beide processen inmiddels op elkaar zijn afgestemd.'

Ook parlementslid Jan Peumans kwam opnieuw tussen: 'De spreker vraagt vervolgens naar de relatie tussen het goedgekeurd GRUP Oosterweel en de project-MER. Minister Peeters heeft tijdens de vorige voortgangsrapportage aangekondigd dat een aantal juridische vragen bekeken zou worden. De spreker vraagt er de juiste toedracht van. (...) De heer Jan Peumans wil weten wat de consequenties voor de aanbesteding zijn van het onderzoeken van alternatieven in de project-MER.'

De voorzitter van de commissie benadrukte dat minister Kris Peeters zich had laten verontschuldigen omwille van dringende ambtsverplichtingen. De minister had wel toegezegd om op alle gestelde vragen mondeling te antwoorden op een tijdstip dat door de commissie bepaald zou worden. Wel aanwezig was de heer Leo Van der Vliet. Hij herhaalde dat, als de project-MER tot een andere conclusie komt, een nieuwe procedure moest overwogen worden met betrekking tot het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, met mogelijke consequenties voor de timing. 'Maar het verdere onderzoek van de geboorde tunnelvariant zit thans nog niet op het kritische pad,' liet hij nog weten. Op dat moment wist de heer Van der Vliet al dat het onderzoek naar alternatieven was afgerond. Meer nog: hij had het studierapport 'Kwalitatieve Vergelijking Alternatieven Oosterweelverbinding' – ofwel het bijkomend onderzoek over het alternatief van stRaten-generaal – zelf goedgekeurd en betekend als manager Bestuurlijke Zaken van de BAM. Ook hij stond dus de waarheid geweld aan te doen.

Op 21 november 2006 organiseerde de commissie een voortzetting van de bespreking. Bij deze tweede sessie van de vijfde voortgangsrapportage (op 21 november 2006) was minister Kris Peeters wel aanwezig om namens de regering te antwoorden op al de vragen die tijdens de vergadering van 8 november 2006 gesteld werden en niet beantwoord werden.

In het verslag lezen we het volgende: 'Volgens de minister worden er in de project-MER alternatieven in overweging genomen. Op een recent debat heeft de heer Daems de minister resoluut horen zeggen dat er, wat hem betreft, van de tunnel geen sprake is. Is de project-MER bedoeld om de schijn hoog te

houden of worden alle alternatieven serieus overwogen? Welke timing is daaraan verbonden? Er zijn immers twee snelheden: de snelle realisatie van de maquettes en de kwaliteitskamer voor de bruggen enerzijds en de trage vorderingen bij het alternatievenonderzoek in de project-MER anderzijds.' Op deze duidelijke vraag van het parlementslid gaf de minister geen antwoord. Stilzwijgen kwam in plaats van liegen.

In diezelfde periode stelde ook Antwerps gemeenteraadslid Johan Bijttebier vragen bij het uitblijven van de studieresultaten over het bijkomend onderzoek naar het alternatief van stRaten-generaal. In de gemeenteraadscommissie van 14 november 2006 antwoordde de Antwerpse schepen van Ruimtelijke Ordening Ludo van Campenhout hem het volgende: 'Een tunnel zou ook kunnen boven komen aan de Luithagen, met een andere hellingsgraad. Een tip die ik u meegeef'. De schepen beschreef daarmee exact het tunnelalternatief door stRaten-generaal naar voor geschoven. Was ook hij op dat moment nog ongeïnformeerd over de stand van zaken van het (reeds lang afgesloten) onderzoek? Betekende dit dat zelfs het Antwerpse stadsbestuur in onwetendheid werd gelaten over het verloop van het opgelegde onderzoek naar alternatieven?

Nauwelijks een maand na de uitspraak van de schepen werd het winnende viaductontwerp aan de pers voorgesteld.

Maar ook daarna en in het voorjaar van 2007 bleven de BAM en de regering beweren dat een en ander nog in onderzoek was.

Deze handelswijze is een belediging aan het adres van burgers die de voorziene procedure respecteren, inclusief het braafjes wachten op beloofde studieresultaten. Bovendien werd het verkozen orgaan dat deze burgers vertegenwoordigt – het Vlaamse parlement – in dit dossier vakkundig op een zijspoor gezet.

Op 2 maart 2007 schreven we hierover een vrije tribune in *De Morgen*, met daarin de volgende passage: 'Over alternatieve tracés en een tunneloptie is momenteel een milieu-effectenrapport in opmaak. De richtlijnen ervoor dateren van 31 januari 2006. De bekendmaking van het verslag wordt al vier maanden aangekondigd. Het had van respect voor de procedure getuigd om minstens te zwijgen over het winnende ontwerp tot dat rapport beschikbaar is. Blijkbaar wordt ook dit wettelijk voorziene onderdeel van de procedure als niet meer dan een noodzakelijk kwaad beschouwd.'

Wanneer dan eindelijk de studieresultaten werden vrijgegeven (april 2007), en die resultaten korte tijd later – na analyse ervan – werden gecontesteerd door de indieners van het bezwaarschrift (juni en juli 2007), volgde ten slotte de ingecalculerde doodoener dat het intussen 'te laat' is om nog te reageren, want dat dan vertraging dreigt voor het bouwproject.

De voorbije maanden kregen we keer op keer een dergelijke reactie op onze klacht over de behandeling van ons bezwaarschrift. Op ministeriële kabinetten, bij parlementairen, op het Antwerpse stadhuis, bij de Antwerpse Kamer van Koophandel klonk het telkens dat onze voorstellen misschien inderdaad een beter bouwproject zouden opleveren, maar dat het daarvoor nu te laat was.

In 2005 en 2006 schreven we voor stRaten-generaal enkele opiniestukken over het democratisch deficit dat spreekt uit de onderlinge chronologie tussen de aanbestedingsprocedure en de inspraakprocedure over de ruimtelijke ordening, het milieu en de veiligheid. Door de inhoud van de aanbestedingsprocedure vooruit te laten lopen op de resultaten van de inspraakprocedure, worden voorafnames genomen waar nadien nog moeilijk op kan worden teruggekomen, gezien de aangegane engagementen met bouwgroepen, de geïnvesteerde energie en de gemaakte kosten. Binnen deze aanpak wordt de ruimte voor ernstig onderzoek over alternatieven uitermate klein. Zo heeft de BAM op 16 september 2005 de vier geselecteerde bouwgroepen gelijktijdig uitgenodigd om een exemplaar van het bestek Oosterweelverbinding te komen ophalen. Op dat moment moest het eerste openbaar onderzoek over het dossier echter nog worden opgestart. Dat onderzoek – binnen welk kader wij een bezwaarschrift indienden – startte op 21 oktober 2005. Tot op dat moment was het bouw dossier nog niet getoetst aan een publiek draagvlak noch aan mogelijke bezwaren door adviesorganen, gemeenten en de burger.

Een aantal van de bijlagen die de BAM toen samen met het referentieontwerp aan de bidders heeft meegedeeld, vormen contractuele documenten die weinig marge laten voor de bouwgroepen op het vlak van tracékeuze, vereiste bouwtechniek en mobiliteitsingrepen. Het betreft onder meer het voorlopig vastgesteld GRUP Oosterweelverbinding. Een dergelijke aanbestedingsprocedure respecteert dan misschien wel het gelijkheidsbeginsel tussen de bouwgroepen onderling, maar ze

devalueert – zo blijkt in ons dossier – de inspraak door de burger en het controlerecht door het parlement.

Voor de opiniestukken waarin we op het gevaar van dergelijke bindende voorafnames wijzen, zie [www.oosterweelverbinding.info](http://www.oosterweelverbinding.info) onder **Opinie**.

### ***Bijkomende misleiding van de publieke opinie***

Omdat we beseffen dat een dergelijk technisch dossier gemakkelijk verdrinkt in een overvloed aan gegevens, maakten we na het bezorgen van onze kritische nota aan de minister (4 juli 2007) in de loop van de zomer een nieuwe, daarop gebaseerde powerpoint over de 'voordelen van een aangepaste aanpak', of nog: een plan B voor de Oosterweelverbinding. Daarin hekelden we ook de behandeling die ons bezwaarschrift kreeg in het kader van de milieueffectenrapportage. Zie voor deze powerpoint op de website [www.oosterweelverbinding.info](http://www.oosterweelverbinding.info) onder **plan B**.

Met deze powerpoint stapten we in de loop van september 2007 naar zij van wie de Vlaamse regering altijd beweert dat ze vragende partij zijn voor het sluiten van de Antwerpse ring: de grote vakorganisaties van de transportsector, de koepelvereniging van de havenbedrijven, het loodswezen, individuele bedrijfsleiders en leden van de Kamer van Koophandel. We namen enkele dagen vrijaf voor overleg met diverse gesprekspartners. Aan allen legden we na de presentatie van de powerpoint over plan B die ene vraag voor: vindt u dat dit plan een ernstig en dus onafhankelijk onderzoek verdient? De ene gesprekspartner kon al wat meer vrijuit spreken dan de ander – de politieke druk is groot in dit dossier – maar zonder uitzondering oordeelden ze van wel. Het besef drong door dat wellicht niet het best mogelijke bouwproject in de steigers stond.

Na drie maanden stilte vanwege de bevoegde minister Hilde Crevits, ondanks vier verdere contactnames (mail, telefoon) van onze kant met de vraag om een reactie, organiseerden we op 27 september 2007 een persconferentie over het werkelijke plan B dat nooit in onderzoek ging. Over de inhoud ervan werd uitvoerig bericht in de media.

Naar aanleiding van de persconferentie stelden sommige relevante actoren zich openlijk vragen over de ernst van het geleverde onderzoek over ons plan B. Zo stuurden bv. de VAB en het ACW hierover persberichten uit. Enkele prominente Antwerpse bedrijfsleiders gingen zelfs zo ver om een open brief te richten 'Aan de Minister-President en de leden van de Vlaamse Regering', met daarin de volgende oproep: 'Wij zijn van mening dat alternatieve voorstellen onvoldoende grondig bestudeerd werden en verzoeken de Vlaamse Regering elk alternatief, inclusief een wijziging van het noordertraject, ernstig en onafhankelijk te onderzoeken en in overweging te nemen in zover de globale tijdsraming voor de uitvoering van het globale project niet in het gedrang komt.'

De reacties vanwege de politieke bepleiters van plan A waren voorspelbaar: alles is al grondig bestudeerd en wij dulden geen vertraging. Dat wij aanvoerden dat plan B niet correct bestudeerd is en dat het uitvoeren ervan – ondanks de tien maanden tijdsverlies gecreëerd door de regering zelf – niet tot vertraging hoeft te leiden, bleek niet terzake te doen. Toen een parlamentslid enkele dagen later in de commissie voor openbare werken van 2 oktober 2007 opperde dat het misschien toch een goed idee was om stRaten-generaal eens te horen in het Vlaamse parlement, klonk het standaardantwoord: dat de organisatie inspraak zoekt in de daartoe voorziene procedures.

Dit laatste deden wij voluit, maar noch de initiatiefnemer/bouwheer (BAM) noch de Vlaamse overheid houden zich ons inziens aan de spelregels van die procedures. En dan is van reële inspraak natuurlijk geen sprake.

Daags na onze persconferentie toverde Vlaams minister van Ruimtelijke Ordening Dirk van Mechelen een nieuw argument uit de hoed om een inhoudelijke discussie over de essentie van het bezwaarschrift van stRaten-generaal en over de behandeling daarvan door TV SAM te ontwijken. In de *Gazet van Antwerpen* liet hij het volgende optekenen: 'Alleen het rapport van het Rekenhof kan aantonen dat er een probleem is. Als dat niet het geval is, wil ik geen minuut vertraging in dit dossier' (28 september 2007). In andere kranten weerklonk dezelfde boodschap.

Om twee redenen is deze reactie van de minister laakbaar.

1. de minister wist dat het Rekenhof helemaal niet de opdracht had gekregen om zich te buigen over de behandeling van ons dossier in het kader van de MER-procedure.

Of zoals het Rekenhof zelf het onderwerp van zijn onderzoek definieerde in het op 5 november 2007 vrijgegeven *Verlag van het Rekenhof aan het Vlaams Parlement over de besluitvorming bij het bouwproject Oosterweelverbinding* (dd. 29 oktober 2007):

‘Aansluitend bij een actualiteitsdebat in de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement op 18 april 2007 over het Masterplan Antwerpen, de werking van de BAM en het parlementair controlerecht terzake, heeft het Uitgebreid Bureau van het Vlaams Parlement beslist het Rekenhof te vragen een procesaudit uit te voeren over de besluitvorming van de BAM bij de onderhandelingsprocedure voor de Oosterweelverbinding, inclusief de procedure met de kwaliteitskamer en de problematiek van de dubbeldeksbrug te onderzoeken’ (p.11).

Meer nog: toen het Rekenhof in april 2007 deze opdracht kreeg van het Vlaams Parlement, waren stRaten-generaal én de Vlaamse parlementsleden nog steeds niet in kennis gesteld van de resultaten uit het studierapport door TV SAM over de voorstellen van stRaten-generaal. De eventuele vraag naar een audit hierover was dus niet aan de orde.

Verkeerdelijk wekte de minister dan ook de indruk bij de publieke opinie dat het Rekenhof een uitspraak zou doen over meer dan over de besluitvormingsprocedure bij het aanbesteden van de werken.

De minister misbruikte hier het Rekenhof om zich aan een heikele discussie te onttrekken.

Op 13 november 2007 rapporteerde het Rekenhof over zijn audit in het Vlaamse parlement. Uit de krantencommentaren van de volgende dag bleek dat de journalisten zelf wel degelijk begrepen hadden waar de onderzoeksbeperkingen lagen van het Rekenhof.

De *Gazet van Antwerpen*, 14 november 2007: ‘BAM heeft het huiswerk qua procedure goed gemaakt. Of het uiteindelijke ontwerp van Noriant het meest opportuun is om de Antwerpse Ring te sluiten, daar spreekt dit controleorgaan zich niet over uit.’

Idem in *De Standaard*, 14 november 2007: ‘Het Rekenhof lichtte enkel de gevolgde procedure door, maar ging niet na of de gevolgde weg doelmatig was en tot het beste resultaat leidde. (...) Het Rekenhof moest niet de wijsheid van bepaalde beslissingen beoordelen.’

Dat laatste was natuurlijk wél de essentie van onze vraag: een onafhankelijke evaluatie van de wijsheid van genomen beslissingen in plaats van een partijdige analyse ervan door TV SAM.

Raadsheer Ignace Desomer van het Rekenhof stelde zelf nog in de commissie van het Vlaams Parlement: ‘Wij kunnen geen zaken analyseren die u ons niet gevraagd heeft te analyseren.’

2. de minister was niet alleen misleidend in zijn definitie van de onderzoeksopdracht van het Rekenhof, hij verzweeg bovendien dat hij op dat moment al op de hoogte was van de conclusies ervan.

Op 11 september 2007 had het Rekenhof namelijk reeds de onderzoeksresultaten voorgelegd aan de BAM, die onder voogdij staat van de minister. We mogen ervan uitgaan dat de minister, als politiek verantwoordelijke samen met zijn collega's Hilde Crevits en Kathleen van Brempt, in de loop van de daarop volgende drie weken kennis heeft mogen nemen van het ontwerpverslag van het Rekenhof. De dag waarop wij een persconferentie organiseerden over een plan B voor de Oosterweelverbinding bezorgde de BAM haar reactie aan het Rekenhof (27 september 2007). Ook de inhoud van die reactie zal de minister niet onbekend zijn geweest bij het geven van zijn kranteninterviews over de verdere behandeling van ons plan B.

De minister heeft op dat moment politiek-strategisch gecommuniceerd, niet inhoudelijk. Hij heeft bewust verwarring gezaaid over de evaluatieprocedure door het Rekenhof, en van zijn voorkennis over de audit door het Rekenhof misbruik gemaakt om de indruk van een open debatvoering te wekken.

In werkelijkheid heeft hij door deze handelswijze het debat net onmogelijk willen maken.

Onze teleurstelling in minister Van Mechelen is groot, want uitgerekend hij gaf ons de suggestie om d.m.v. een bezwaarschrift deel te nemen aan het openbaar onderzoek, met de belofte van een ‘gemotiveerde reactie’ daarop door de Vlaamse regering.

Een gemotiveerde reactie blijft tot vandaag uit. Wat we kregen was desinformatie over de hele lijn.

## **Teken van leven**

Op maandag 15 oktober 2007 werd ons eindelijk – na bijna vier maanden aandringen – een concreet overlegmoment toegezegd met het kabinet van minister Hilde Crevits. Via het kabinet van minister Dirk Van Mechelen werd nl. een ontmoeting georganiseerd met de kabinetsmedewerkers Filip Boelaert (adjunct-kabinetschef openbare werken voor minister Crevits), Dimitri Meessen (raadgever ruimtelijke ordening voor minister Van Mechelen) en Toon Wassenberg (raadgever mobiliteit voor minister Kathleen Van Brempt).

Afspraak: vrijdag 26 oktober om 10.30 uur.

Veel resultaat moesten we hiervan evenwel niet verwachten, zo bleek al enkele dagen later. In een interview met *Gazet van Antwerpen* schetste minister Hilde Crevits op uitdrukkelijke vraag van de journalist de contouren van dit overleg: 'Het is wachten op de audit van het Rekenhof tegen het einde van de maand. Dan weten we of de procedures goed zijn gevolgd. Als dat zo is, moeten we consequent zijn. Het startschot om het Masterplan uit te voeren, moet dan worden gegeven. Als het Rekenhof fouten vaststelt, moeten we ons duchtig bezinnen' (22 oktober 2007).

Op de vraag van de journalist wat er zal gebeuren met het alternatief tracé van de bewonersgroep stRaten-generaal antwoordde de minister: 'Binnenkort wordt deze groep ontvangen door de betrokken kabinetten, dus ook door die van mijn collega's Dirk Van Mechelen en Kathleen van Brempt. Je moet altijd luisteren naar mensen. Ik heb respect voor groepen die zich inzetten voor een leefbare stad, maar de discussie is wel eindig. Dirk Van Mechelen heeft dat al aangegeven.'

Minister Crevits hanteerde dezelfde communicatiestrategie als minister Van Mechelen, door een bredere reikwijdte van de opdracht van het Rekenhof te suggereren dan was gegeven door het Vlaamse parlement.

Waarom dan nog een vergadering plannen met stRaten-generaal, wanneer alleen zal worden rekening gehouden met de audit van het Rekenhof? vroegen we ons af bij lectuur van het interview. We kregen het gevoel dat de minister de inspraakprocedure als een soort van bezigheidstherapie voor burgers beschouwde. Werden we alleen nog beleefdheidshalve en om strategische redenen uitgenodigd, opdat de minister en haar collega's de indruk zouden kunnen wekken dat ze reëel overleg pleegden met stRaten-generaal?

Net als minister Van Mechelen verzweeg ook minister Crevits haar voorkennis over de inhoud van de audit.

Vijf dagen eerder, op 18 oktober 2007, had ze namelijk samen met haar collega's Dirk van Mechelen en Kathleen van Brempt de volgende brief ondertekend aan de eerste voorzitter van het Rekenhof: 'In antwoord op uw schrijven van 5 oktober 2007, waarin u ons om een reactie vroeg m.b.t. het ontwerpverslag van het Rekenhof, kunnen wij u meedelen ons volledig te kunnen aansluiten bij de inhoud van dit verslag en de algemene conclusies.'

Na de bekendmaking van dit schrijven in de audit van het Rekenhof (op 13 november 2007) kregen we een vermoeden waarom we op 15 oktober 2007 ineens toch een overlegmoment toegezegd kregen. Tien dagen daarvoor hadden de Vlaamse ministers dus al het ontwerpverslag van het Rekenhof ontvangen. Daaruit bleek dat het Rekenhof geen onregelmatigheden vaststelde in de aanbestedingsprocedure.

Het was m.a.w. 'safe' om stRaten-generaal nu uit te nodigen, aangezien bij bekendmaking van de audit van het Rekenhof zou kunnen gecommuniceerd worden dat 'de procedures goed zijn gevolgd', zoals de minister het in het kranteninterview formuleerde.

Door de inspraakprocedure en de aanbestedingsprocedure gezamenlijk 'de procedures' te noemen, zaaide ook minister Crevits bewust verwarring over de besluitvorming. Van die verwarring maakte ze gebruik om niet in te gaan op onze vraag naar onafhankelijk onderzoek.

In het geval van minister Crevits achten wij het extra kwalijk dat zij zich, als minister bevoegd voor Leefmilieu, achter een Rekenhofverslag over de aanbestedingsprocedure verstopt om zelf geen gefundeerde reactie te moeten geven op kritische vragen over de kwaliteit van de milieueffectenrapportering.

Op 26 oktober 2007 vond uiteindelijk het geplande overleg plaats tussen stRaten-generaal en de kabinetsmedewerkers van de ministers Van Mechelen, Van Brempt en Crevits. Adjunct-kabinetschef Filip Boelaert van minister Crevits meldde zich die ochtend ziek. In zijn plaats schoof Roel Bruyninckx mee aan tafel.

Tijdens het overleg bleek dat geen van de drie kabinetsmedewerkers op de hoogte was van het bestaan van onze aan minister Crevits bezorgde nota van 4 juli. Wij zaten perplex. Wat zaten wij daar dan te doen?

Na de presentatie van onze powerpoint en een inhoudelijk interessante gedachtenwisseling daarover kregen we te horen dat Europa geen tolheffing toeliet aan de Kennedytunnel, en dat ons alternatief dus niet kon. Wij weerlegden die stelling met verwijzing naar de Europese richtlijn terzake, naar het antwoord van de bevoegde Europese Commissaris op een parlementaire vraag daarover en naar onze bijeenkomst op 29 november 2005 met Tom Howes van de Land Transport Policy Unit van de Europese Commissie. Over die laatste bijeenkomst publiceerden we al in december 2005 een opiniestuk met als titel 'Europa doet dienst als zondebok in het debat over de Oosterweelverbinding'. Zie hiervoor [www.oosterweelverbinding.info](http://www.oosterweelverbinding.info) onder **Opinie**.

Tijdens het overleg met de kabinetsmedewerkers voerden we nog aan dat wanneer de Vlaamse regering de Europese richtlijn aangrijpt om plan B uit te sluiten, dan ook de BAM-constructie in mekaar stort waarbij tol geïnd aan de Oosterweeltunnel wordt aangewend om het viaduct van de Oosterweelverbinding te financieren.

Als conclusie van deze vergadering met de drie kabinetten engageerde Dimitri Meessen, de raadgever van minister Van Mechelen, zich in overleg met beide andere kabinetsmedewerker tot twee taken:

1. het kabinet Crevits zou vóór 13 november (dag van de volgende voortgangsrapportage door de BAM in het Vlaamse parlement) een duidelijke inhoudelijke repliek geven op onze analyse van 29 juni én op de powerpoint. Over die repliek zou de minister ook terugkoppelen naar de twee andere kabinetten;
2. het kabinet Van Mechelen zou bij de collega's financiën en begroting concrete informatie inwinnen i.v.m. de mogelijkheid of onmogelijkheid van tolheffing aan de Kennedytunnel bij een plan B.

### ***Weigering tot inhoudelijke argumentatie***

Op maandag 12 november 2007 belden we naar een van de drie kabinetsmedewerkers. We vroegen naar een stand van zaken en kregen te horen dat we inderdaad nog geen repliek van de minister hadden ontvangen omdat het kabinet 'er nog moest aan beginnen'. Maar misschien lukte het hen wel tegen het einde van die week.

De desinteresse bleek totaal. Of was het onvermogen? Anderhalf week later hebben we nog steeds niets in handen. Onze kritische nota ligt intussen bijna vier maanden op het bureau van de minister.

Op 24 september 2007 gaf minister Crevits wel antwoord op een in juli ingediende parlementaire vraag over de behandeling van ons dossier bij de opmaak van het project-MER (zie hoger). In haar antwoord ging de minister niet inhoudelijk in op onze klacht over het partijdige en slordige karakter van de deelstudie, noch gaf ze te kennen onze nota bekeken te hebben:

'De Dienst MER heeft met haar goedkeuringsverslag van 30 maart 2007 het project-MER Oosterweelverbinding goedgekeurd.

De Dienst MER is dus op basis van een inhoudelijk toetsing van het project-MER (wat meer inhoudt dan de "conformverklaring" uit de vroegere reglementering) van oordeel dat het MER onder meer voldoet aan alle opgelegde richtlijnen, ook met betrekking tot het tracé stRaten-generaal: "Een combinatie van mobiliteitsaspecten al dan niet in combinatie met veiligheidsaspecten enerzijds en de toegankelijkheid van het oostelijk deel van de haven (Amerikadok, Albertdok, e.d.) voor zeeschepen anderzijds, maakten dat de verschillende onderzochte uitvoeringsvarianten van dit tracé niet haalbaar bleken te zijn. Het stRaten-generaaltracé werd derhalve, zoals bepaald in de richtlijnen, niet verder op zijn milieueffecten onderzocht in het rapport." (pag. 5 Goedkeuringsverslag Dienst MER)

Deze inhoudelijke goedkeuring door de administratie waarborgt de kwaliteit van het MER. Er zijn geen elementen voorhanden om te twijfelen aan de deskundigheid van de onafhankelijke MER-deskundigen of van de Dienst MER.

(...)

Zoals blijkt uit het voorafgaande, is er geen enkele objectieve reden om de degelijkheid van de besluitvorming in het Project MER Oosterweelverbinding in twijfel te trekken.'

Wij hadden de minister in onze nota van 42 bladzijden plus 35 bladzijden cijfermateriaal (29 juni 2007) nochtans heel wat objectieve redenen gegeven om die degelijkheid net wél in twijfel te trekken, o.a. verwijzend naar het decreet op de milieueffectenrapportering en naar een waslijst van evidente fouten en slordige assumpties in het studierapport.

Te vrezen valt dat de minister inderdaad de nota ongelezen opzij heeft gelegd.

In haar antwoord op de parlementaire vraag beperkte de minister zich tot het geven van een louter formele argumentatie om de vraag naar onafhankelijk onderzoek af te wijzen. Het volstaat volgens haar om te verwijzen naar 'de deskundigheid van de onafhankelijke MER-deskundigen of van de Dienst MER'.

Over de 'onafhankelijkheid' van de MER-deskundigen die ons alternatief onder de loep namen kunnen we kort zijn: ze staan op de loonlijst van TV SAM, het studiebureau van initiatiefnemer BAM (zie ook hoger).

De deskundigheid van de cel-MER trekken we niet in twijfel, noch de onafhankelijkheid. De minister weet echter dat het niet de taak is van deze dienst om de inhoud van het project-MER op correctheid van gegevens te controleren. De cel-MER krijgt een ontwerp van het project-MER bezorgd door de opdrachtgever en controleert dit op interne logica, werkmethode, transparantie van tekstopbouw, eventuele hiaten, enzovoort. De 'inhoudelijke toetsing' waarnaar de minister verwijst betreft het toetsen van wat TV SAM voorlegt aan de opgelegde richtlijnen. Er wordt uitdrukkelijk niet gecontroleerd op correctheid van feiten en gegevens aangeleverd door TV SAM.

Was dit wel gebeurd, dan had de cel-MER alle verkeerde uitgangspunten, inconsequenties en fouten in het studierapport er gemakkelijk uitgehaald, net zoals wij dat deden in de nota voor de minister. In dat geval had de cel-MER ook meteen gemerkt dat de conclusies naar voor geschoven door TV SAM niet kloppen.

De uiteindelijke verantwoordelijkheid voor de kwaliteit, de deskundigheid en de onafhankelijkheid van het onderzoek ligt niet bij de cel-MER, wel bij de opdrachtgever van het project-MER – in dit geval de BAM. De kwaliteit van de evaluatie door de cel-MER van het studierapport is m.a.w. afhankelijk van de kwaliteit van het rapport zelf.

Dit toont nog maar eens het belang aan van het onafhankelijke statuut van de milieudeskundigen verantwoordelijk voor de redactie van het project-MER. Onder andere daarom mogen zij geen deel uitmaken van het studiebureau dat betrokken is bij het bouwproject in onderzoek.

In verband met dit alles namen wij op 8 november 2007 telefonisch contact op met de cel-MER. We kregen er bevestiging van bovenstaande. De cel-MER moet ervan uitgaan dat een onafhankelijk studiebureau correct te werk gaat. De dienst heeft immers niet de middelen noch het personeel om het ingediende onderzoek grondig uit te vlooiën, om lokale terreinkennis op te doen, om bv. te checken op plan of een vermelde lokalisering klopt, enzovoort.

De cel-MER gaat ervan uit dat wat aangeleverd wordt juist is qua gegevens en dat wat in de studie wordt aangevoerd waar is. Het enige wat de cel-MER doet is stellen: als waar is wat wordt beweerd, dan kunnen wij hieraan goedkeuring geven.

Aangezien wij in onze nota aan de minister net aanvoerden dat wat in het studierapport staat niet correct is, geeft het geen pas dat de minister zich verschuilt achter een verwijzing naar een inhoudelijke toetsing door de cel-MER. Over correctheid van gegevens doet de cel-MER uitdrukkelijk geen uitspraak.

Het is belangrijk dat deze beperktheid van de opdracht van de cel-MER duidelijk geschetst wordt, want ten onrechte legitimeert de minister de conclusies gesteld door TV SAM met een simpele verwijzing naar de goedkeuring van het studierapport door de cel-MER.

Vorig jaar publiceerde Jan de Mulder, juridisch expert op het vlak van MER-procedures, het interessante artikel 'Milieueffectrapportage voor projecten: een stand van zaken' in het *Tijdschrift voor Milieurecht* (2006/1).

Hij beëindigde het artikel met een vraag om aandacht voor fundamentele wijzigingen op langere termijn. Zijn vraag legt de vinger op de door ons hoger geschetste wonde:

'Daarbij moet de focus prioritair op de kwaliteitsbewaking en zo nodig kwaliteitsverbetering van de rapportages blijven liggen. De vraag rijst evenwel of het huidige systeem waarin de klemtoon toch ligt

op een administratieve begeleiding van alle MER-dossiers, op het vlak van efficiëntie en effectiviteit niet voor verbetering vatbaar is. Voor het beantwoorden van de vraag moet misschien wel het klassieke perspectief van een “administratieve inbedding” worden verlaten. Zou het eventueel niet zinvoller zijn om de cel-MER meer een rol van “kenniscentrum” te geven? Vanuit deze invalshoek zou deze cel dan in hoofdzaak moeten instaan voor methodologische ondersteuning, procesbegeleiding en handhaving waar nodig, dus op verzoek van initiatiefnemers, deskundigen, het publiek of andere overheidsdiensten. De opmaak van MERen zou dan eerder een proces dan wel een procedure kunnen zijn, uiteraard binnen een minimaal juridisch raamwerk dat ook de internationale en Europeesrechtelijke voorschriften die organisatorisch toch weinig stringent zijn, omvat. Daarbij zouden nog meer dan nu externe partners m.i.v. het publiek een rol kunnen spelen. De verantwoordelijkheid voor de opmaak van het MER zou nog meer bij de initiatiefnemer komen maar anderzijds zouden de inhoudelijke competentie en de informatieve rol van de cel-MER ook moeten versterken. De handhaving zou onder meer een controle (uiteraard ook van eindrapporten) via steekproeven kunnen inhouden. Ook in die handhavingstaak hoeft de cel-MER geen exclusieve rol te spelen.’

Zijn pleidooi voor kwaliteitsverbetering van de rapportages door onder andere een minder administratieve en meer kennisgerichte, inhoudelijke rol van de cel-MER, het meer betrekken van externe partners (inclusief ‘het publiek’) en een effectieve controle van de eindrapporten aan de hand van steekproeven (wat nu niet gebeurt) kunnen wij alleen maar onderschrijven.

De aanbevelingen uit het in 2003 uitgebrachte Verslag van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad over de toepassing en de doeltreffendheid van de MER-richtlijn ‘Hoe goed wordt de MER-richtlijn door de lidstaten in de praktijk gebracht?’ gaan in dezelfde richting: ‘De kwaliteit van het MER-proces, en vooral het MER, vormt de sleutel tot een doeltreffende MER-procedure. De Commissie dringt erop aan dat lidstaten die nog geen formele regeling hebben voor de toetsing van de milieu-informatie die door opdrachtgevers van projecten wordt verstrekt, dergelijke regelingen alsnog treffen om een strikte naleving van de MER-richtlijn te waarborgen. Voorbeelden van dergelijke maatregelen zijn het opzetten van deskundigencommissies, richtsnoeren voor de samenwerking tussen deskundigen, duidelijke instructies ten aanzien van verantwoordelijkheden, toetsing door onafhankelijke externe deskundigen, enz. Een ander mogelijk instrument voor kwaliteitscontrole is de invoering van een efficiënt systeem voor controle achteraf.’

Deze analyses bevestigen onze stelling dat minister Crevits zich er te gemakkelijk vanaf maakt door alle verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van het project-MER bij haar dienst MER te leggen.

Specifiek in verband met wat hij de BAM-zaak noemt, wijst Jan de Mulder ook nog op het volgende: ‘Ook een kwaliteitsbeoordeling houdt elementen van een belangenafweging in. Dit is zeker het geval wanneer de initiatiefnemer één of meerdere overheidsinstellingen omvat. De vraag kan ook worden gesteld of die overheid eenzelfde bereidwilligheid aan de dag zou willen leggen voor een private initiatiefnemer?’

Anders gesteld: zeker in het geval van overheidsopdrachten, waarbij de initiatiefnemer van het project-MER ook nog eens een semi-overheidsorgaan is (zoals de BAM dat is) onder voogdij van de regering, dient extra behoedzaam omgesprongen te worden met mogelijke belangenconflicten. Onpartijdig onderzoek van alternatieven en een kritische houding van de bevoegde minister worden dan extra belangrijk.

Onze vraag aan de minister was en blijft daarom: een ernstig en onafhankelijk onderzoek van ons alternatief voorstel voor het sluiten van de Antwerpse ring.

Met vriendelijke groet,

Manu Claeys  
Peter Verhaeghe  
*voor stRaten-generaal*  
Van Geertstraat 69  
2140 Borgerhout  
[manu.claeys@skynet.be](mailto:manu.claeys@skynet.be)  
[www.oosterweelverbinding.info](http://www.oosterweelverbinding.info)