

De waarheid: Meccanoplan Forum 2020 NOOIT onderzocht door Vlaams Verkeerscentrum

Ondanks bewering van Vlaamse regering dat dit wel gebeurde

Een reconstructie van de feiten, door stRaten-generaal

28 mei 2010

In de parlementaire commissie Openbare Werken en Mobiliteit van 20 mei 2010 stelden Vlaamse parlementsleden uit diverse partijen kritische vragen over de manier waarop de Vlaamse regering de voorbije maanden is omgegaan met het door Forum 2020 voorgelegde alternatieve meccanoplan. Namens de regering antwoordde minister Hilde Crevits op de vragen.

Uit lectuur van het inmiddels vrijgegeven voorlopige verslag van de commissievergadering blijkt dat de minister de bewuste parlementsleden niet de waarheid vertelde.

Minister Crevits liet uitschijnen dat het Vlaams Verkeerscentrum het meccanoplan van Forum 2020 heeft bestudeerd. Het Vlaams Verkeerscentrum ontkent dit. De minister had het over een analyse door het Vlaams Verkeerscentrum van het meccanoplan, en dat de regering zich vooral daarop baseerde om te beslissen dat dit plan 'niet voor een afdoende totaaloplossing zorgt'. Dergelijke analyse bestaat echter niet. Tot op heden dook geen enkel document op waaruit blijkt dat het meccanoplan zoals dat op tafel werd gelegd door het Forum 2020 is geanalyseerd door het Verkeerscentrum. Tijdens een overleg met het Vlaams Verkeerscentrum kregen leden van stRaten-generaal en Ademloos inmiddels de bevestiging van het Verkeerscentrum dat het meccanoplan van Forum 2020 inderdaad nooit is bestudeerd door mensen van het Verkeerscentrum. Het Verkeerscentrum kreeg van de Vlaamse regering nooit de opdracht om het meccanoplan zoals naar voor geschoven door Forum 2020 te analyseren.

Deze vaststelling komt bovenop de bekentenis dat de regering zich in eerste instantie enkel tot de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) wendde om het alternatieve meccanoplan te laten evalueren. Erkend werd in de commissie dat de beruchte anonieme DAM-nota (= nota geschreven voor het ministeriële DAM-comité dat zich buigt over het Oosterweeldossier) over het meccanoplan van Forum 2020 wel degelijk – zoals de actiegroepen al wekenlang hekelen – geschreven werd door de BAM. Ondanks de vaststelling dat de BAM de voorbije jaren een aantal bevooroordeelde nota's produceerde over mogelijke alternatieven (stRaten-generaal, Arup/SUM) bleef de BAM dus ook nog na de volksraadpleging van 18 oktober 2009 voor de regering de eerst aangewezen analist van eventuele alternatieve oplossingen.

Wellicht omdat de regering aanvoelt dat het bestellen van dergelijke nota bij BAM niet meteen getuigt van goed bestuur, zei minister Crevits dat de anonieme nota spontaan door de BAM is aangeleverd en er niet kwam op vraag van de regering. De manier waarop de nota tot stand kwam spreekt dit echter tegen.

Voor meer duiding bij dit alles: zie hieronder in 'Een schertsvertoning'.

stRaten-generaal vindt dat Antwerpen recht heeft op een correcte evaluatie van eventuele alternatieven aangereikt vanuit de civiele samenleving. Het Oosterweeldossier is te belangrijk is voor de toekomst van Antwerpen.

Het meccanoplan zoals door het Forum 2020 naar voor geschoven is niet op een correcte wijze behandeld door de regering. BAM mocht een nota schrijven vol fouten en gissingen, het Vlaams Verkeerscentrum mocht geen modellering uitvoeren van het voorstel zoals ingediend door het Forum 2020. Gelet daarop vraagt stRaten-generaal nogmaals:

1. schors het dubbelbesluit over de Oosterweelverbinding (30 maart 2010), dat op niet-correcte wijze tot stand is gekomen;
2. start zo vlug mogelijk een onafhankelijke en objectieve studie op van de voorstel van het Forum 2020.

Manu Claeys en Peter Verhaeghe
voor stRaten-generaal

Een schertsvertoning

We overlopen even de antwoorden van minister Crevits op de vragen gesteld in het Vlaamse parlement op 20 mei 2010.

De minister begon haar uiteenzetting met de erkenning dat inderdaad de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) auteur is van de beruchte anonieme DAM V-nota over het alternatieve meccanoplan van Forum 2020. Ze gaf toe dat de beoordeling 'snel aangemaakt' was. Dat laatste mag een understatement genoemd worden, aangezien de evaluatienota van 16 bladzijden op minder dan 24 uur geschreven werd en daags na de overhandiging van het memorandum door het Forum al op het bureau van minister-president Kris Peeters lag.

Op de vraag 'Wie gaf opdracht tot het maken van de anonieme nota?' antwoordde de minister: 'De DAM V-nota werd door de nv BAM zelf opgesteld, als reactie op de op dat ogenblik gekende voorstellen van Forum 2020.'

De BAM zou de nota dus hebben geschreven zonder daartoe opdracht te hebben gekregen vanuit de regering of een van de kabinetten. Dit is weinig geloofwaardig, aangezien Forum 2020 op maandagmiddag 22 februari 2010 zijn memorandum enkel aan minister-president Kris Peeters bezorgde, en niet aan de BAM. Toch lag 's anderendaags al een BAM-evaluatie van het memorandum op het bureau van de minister-president. Om het memorandum binnen dat tijdsbestek te kunnen evalueren moet de BAM meteen na de ontmoeting met de Forumleden – nog die maandagavond – een kopie ervan ontvangen hebben van de minister-president.

Nog vreemder is dat op het titelblad van deze 'spontane', anonieme BAM-nota het opschrift DAM V prijkt, wat erop wijst dat het een officieel stuk is opgemaakt ten behoeve van het ministerieel DAM-comité, dat zich op woensdag 24 februari effectief ook boog over het document. Als het om een nota-tot-stand-gekomen-zonder-politieke-opdracht gaat, zou dit impliceren dat de BAM op eigen initiatief mag beslissen om DAM-nota's te maken en aan de regering te overhandigen. Dit is uitgesloten.

De opdracht tot het schrijven van de anonieme DAM-nota door BAM werd gegeven door de minister-president. Een andere uitleg is hier onmogelijk.

Als DAM-nota werd het anonieme document op woensdagochtend 24 februari door de minister-president voorgelegd aan de ministerraad, zonder op dat moment aan de collega-ministers kenbaar te maken dat het ging om de visie van BAM op het voorstel van het Forum 2020. De reden van die geheimzinnigheid zit vervat in deze parlementaire vraag aan minister Crevits:

'Waarom gaf de opdrachtgever de opdracht uitgerekend aan een notoir voorstander van de Lange Wapper?' Vraagsteller Jan Penris doelde op BAM-ingenieur Patrick Debaere, projectleider van de Lange Wapper en auteur van de anonieme nota. Minister Crevits gaf hierop geen antwoord. Ze herhaalde gewoon wat ze al gaf als antwoord op de vorige vraag: 'De Dam V-nota werd door de nv BAM zelf opgesteld, als reactie op de op dat ogenblik gekende voorstellen van Forum 2020.'

De minister ging verder: 'Mijnheer Peeters en mijnheer Penris, u stelt allebei dat de nota vol staat met gissingen en fouten. Ik betwist dat en niet alleen ik, dat wordt in globo betwist.' Meer uitleg volgt niet. De minister betwist wat de parlementsleden beweren, maar ze moeten zich tevreden stellen met een gezagsargument, nl. dat het zelfs 'in globo' wordt betwist.

Dergelijk ministerieel antwoord maakt een parlementair debat onmogelijk. De parlementsleden hadden een lijst van fouten opgesomd, waarbij het niet 'om verkeerde hoekstenen en dorpelstenen, maar om belangrijke aspecten van het dossier' ging, zoals parlementslid Dirk Peeters het

formuleerde. De anonieme nota wemelt inderdaad van de fouten – we toonden dit zelf eerder aan tijdens een uitgebreide persconferentie. De reden waarom de nota vol ‘gissingen en fouten’ staat is ook niet ver te zoeken: de schrijver van de nota moest zich beroepen op een korte managementsamenvatting (= het memorandum) over het meccanoplan. Zo’n samenvatting beperkt zich tot het weergeven van grote lijnen.

Minister Crevits lijkt dit zelf ook te beseffen, blijktens volgende uitspraak: ‘De nota is gebaseerd op het Memorandum dat Forum 2020 zelf heeft gepubliceerd. Op dat ogenblik was van Forum 2020 enkel een samenvatting bekend en niet de volledige studie. Daar zaten enkele weken tussen.

Inderdaad: op 22 februari gaf Forum 2020 slechts een samenvatting af, de volledige studie werd enkele weken later (op 19 maart) aan minister-president Kris Peeters bezorgd.

Toch maakte de BAM binnen het etmaal en zonder veel voorbehoud een negatieve evaluatie van het meccanoplan, en kreeg dit document het statuut van DAM-nota. Nog een dag later lag de evaluatie al op de redactie van de krant *De Standaard*.

Diezelfde week maakte het Vlaams Verkeerscentrum ook al een ‘eerste, voorlopige analyse op het autonoom vermogen van het meccanotraccé’ (verslag DAM-werkgroep 5, 1 maart 2010), en dit opnieuw op basis van de managementsamenvatting. Bij autonoom vermogen geldt geen enkele vorm van sturing (geen heffingen, geen sturing, geen verboden, ...). Een dergelijke analyse is bijgevolg geen analyse van het meccanoplan, want precies om de fileproblematiek aan te pakken bepleit het Forum 2020 – ook reeds in het memorandum – het tegendeel, met name slimme sturing. De Vlaamse regering beoordeelt het eigen BAM-traccé niet op autonoom vermogen, wel op basis van ‘domme’ sturing (= vrachtverbod in de Kennedytunnel en niet-variabele tolheffing aan de Oosterweeltunnel). Waarom een alternatief dan wel enkel op autonoom vermogen getoetst wordt door het Vlaams Verkeerscentrum – ondanks negatieve advisering daarvan door het Forum 2020 – blijft een raadsel.

Daarenboven gaat het Verkeerscentrum bij haar doorrekeningskader voor het meccanoplan ervan uit dat een volwaardige stedelijke ringweg wordt aangelegd naast de huidige ringweg en dat de E313 flink in capaciteit toeneemt. Beide ingrepen worden echter eveneens door het Forum 2020 uitdrukkelijk verworpen in het eigen voorstel, om mobiliteitsredenen.

Deze ‘voorlopige’ analyse door het Vlaams Verkeerscentrum leert ons niets over de waarde van het meccanoplan en alles over het denkkader van de Vlaamse regering. Want de analyse volstond voor de regering om het meccanoplan af te voeren, dixit de minister. Dezelfde voorlopige analyse werd zeven weken later door het Vlaams Verkeerscentrum toegelicht aan het Vlaams parlement tijdens de 14de voortgangsrapportage van de BAM. In de commissievergadering van 20 mei zegt minister Crevits hierover dit: ‘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 gepubliceerd.’ Op die website staat niets meer dan de hoger geschetste, irrelevante toetsing van het meccanoplan. Vergelijking van het beeldmateriaal tijdens de presentatie van het Vlaams Verkeerscentrum op 22 april 2010 toont aan dat het om dezelfde vier slides gaat die het centrum eerder als ‘voorlopige analyse’ toonde op 1 maart 2010 in de DAM-werkgroep.

Vier slides over een karikatuur van het meccanoplan werden aan een DAM-werkgroep (1 maart) en aan het Vlaams parlement (22 april) getoond. In een bedrijf zou op basis van dergelijke wankele analyse nooit aan besluitvorming worden gedaan over miljardenprojecten. Maar voor de regering volstond dit om het meccanoplan verticaal te laten klasseren en vast te houden aan het eigen BAM-traccé.

Aan de verzamelde parlementsleden legt minister Crevits op 20 mei uit: ‘Het is het Vlaams Verkeerscentrum en niet de nv BAM die tot de conclusie is gekomen dat het Meccanotraccé van Forum 2020 niet voor een afdoende totaaloplossing zorgt.’

Deze uitspraak is niet correct, aangezien het Vlaams Verkeerscentrum nooit het meccanoplan van Forum 2020 heeft geanalyseerd. Een doorrekening van het meccanoplan op basis van de randvoorwaarden die het Forum 2020 voorstelde werd tot op vandaag niet uitgevoerd door het Verkeerscentrum.

Dit meldde ons ook het kabinet van minister Geert Bourgeois op diezelfde 20 mei 2010: 'Complexere heffingssystemen zoals de door Forum 2020 voorgestelde heffing afhankelijk van herkomst/bestemming (doorgaand vs lokaal verkeer) werden niet beschouwd.'

Die heffingssystemen vormen nochtans net de kern van het meccanoplan, in combinatie met een noordelijk gelegen bypass. Maar die systemen werden dus niet geanalyseerd door het Vlaams Verkeerscentrum.

Het Verkeerscentrum heeft ons intussen bevestigd dat het nooit het meccanoplan zoals op tafel gelegd door het Forum 2020 heeft geanalyseerd. In de commissievergadering van 20 mei verwijst minister Crevits naar een ontmoeting die plaatsvond tussen het Verkeerscentrum en wijzelf: 'Ondertussen zijn er voor de geïnteresseerden – waaronder mensen van stRaten-generaal - infosessies georganiseerd. Het is dus niet juist dat het Meccanotracé niet ernstig is bekeken of dat men dat zelfs heeft willen geheimhouden.' De minister maakt hier een denkfout: het is niet omdat je infosessies organiseert, dat je het meccanoplan ook ernstig hebt bekeken. Wat stRaten-generaal tijdens die bewuste infosessie van 6 mei leerde is net dat het meccanoplan nooit is bestudeerd, en dat we dit pas tien weken na het overhandigen van het memorandum aan de minister-president konden achterhalen, nadat we – via de wet op openbaarheid van bestuur – wekenlang om bekendmaking van het studiemateriaal van het Vlaams Verkeerscentrum hadden gevraagd. Het hangt er dus van af wat je begrijpt onder 'geheim houden'. Zelf voelen we ons vooral voor de gek gehouden, en met ons nu wellicht ook veel parlementsleden.

Op 20 mei zegt minister Crevits nog dit over het Vlaams Verkeerscentrum: '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.'

Wij durven te stellen dat de regering intellectueel misbruik maakt van het prestige van deze instelling, door het geen opdracht te geven om het meccanoplan correct – d.w.z. zoals voorgelegd door het Forum 2020 – te analyseren en door over deze weigering geen argumentatie te verschaffen.

Namens de voltallige regering geeft minister Crevits nog de volgende observatie mee aan de commissieleden:

'Wat het dynamisch management betreft, zitten alle opmerkingen van de heren Martens en Vereeck in mijn vierde punt vervat. 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 een tracé vast (het BAM-tracé), om pas nadien slimme sturing 'een rol te geven'. Dat is natuurlijk de wereld op zijn kop, wanneer je een mobiliteitsoplossing zoekt. Forum 2020 koppelde beide elementen (tracé en sturing) onlosmakelijk aan mekaar vast. Bij haar evaluatie van het meccanoplan ontkoppelde de regering echter opnieuw de twee dragers van het plan, daarmee een karikatuur makend van het voorstel. En niets is makkelijker dan een karikatuur van een voorstel af te schieten.

Een opmerking van parlements lid Dirk de Kort tijdens dezelfde commissievergadering lag – misschien onbedoeld – in het verlengde van deze absurde aanpak:

'Ik blijf erbij dat we op korte termijn, zo vlug mogelijk, de Oosterweelverbinding moeten realiseren. Of het een brug of een tunnel wordt, daarover lopen nu het onderzoek en de besprekingen. Vervolgens moeten we op lange termijn nadenken over hoe we het mobiliteitsvraagstuk van Antwerpen kunnen oplossen. Daar zullen wel stukken van de Meccano-oplossing bij zijn, maar daarover moet verder worden nagedacht.'

Dit is exact wat de Vlaamse regering reeds jaren aan het doen is en met het dubbelbesluit opnieuw deed: eerst een tracé vastleggen, en pas daarna beginnen nadenken over hoe we het mobiliteitsvraagstuk van Antwerpen fundamenteel gaan oplossen, bv. met slimme sturing of met stukken van de meccano-oplossing of met uitbreiding van de E313 aan het Rivierenhof, etc. Behalve amateuristisch is deze aanpak ook perfide: het ene tracé kannibaliseert immers het andere – wie eerst met een overgedimensioneerd BAM-tracé een voldongen feit creëert, weet dat een meccanotraccé bouwen niet meer aan de orde is. Je nodigt niet eerst alle doorgaand verkeer uit om tot in het hart van de agglomeratie te rijden, om vervolgens een alternatieve bypass voor datzelfde verkeer te bouwen.

Bovendien wordt aan de financiers van de geplande Oosterweelverbinding contractueel een vetorecht gegeven tegen het bouwen van mogelijk concurrentiële wegen of tegen het ontmoedigen van verkeersstromen weg van de Oosterweelverbinding, en dit gedurende 35 jaar. Daar sta je dan met je intenties om slimme sturing 'een rol te geven' of om alsnog 'stukken van de meccano-oplossing' te bouwen.

Op het einde van wat we niet anders dan een schertsvertoning kunnen noemen maakte parlamentslid Lode Vereeck de enige juiste opmerking. Hij zei dat appelen met peren werden vergeleken bij de evaluatie van het meccanotraccé door het Vlaams Verkeerscentrum. Veel parlementsleden beseften ongetwijfeld dat wat Vereeck opmerkte klopte. Het was meteen ook het einde van het debat. De minister gaf geen antwoord meer.

Manu Claeys en Peter Verhaeghe,
voor stRaten-generaal