

Geachte mevrouw, geachte heer,

Op 13 april 2011 (zie lager onder B) zond ik en onderstaande vraag conform het decreet van 26 maart 2004 inzake openbaarheid van bestuur **aan het kabinet van Minister Crevits** voor het verkrijgen van een afschrift van onderstaande stukken.

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

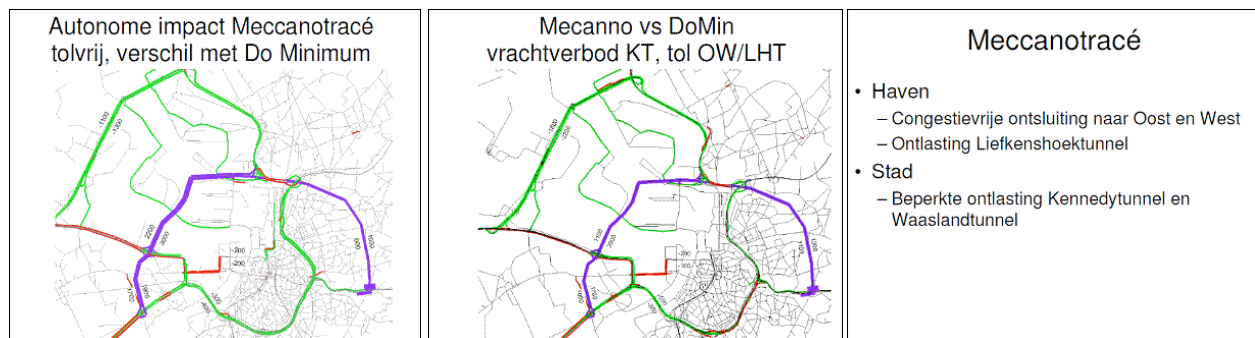
2) de verkeersmodelleringen van het Masterplan 2020, waarvan minister Crevits op 8 april slechts een samenvatting aan het publiek voorstelde - bijvoorbeeld de bijlagen met daarin de cruciale verkeerscijfers per wegvak ontbraken.

Op 28 april 2011 (zie lager onder A) werd door het kabinet Crevits een antwoord verzonden aan iedereen die de bovenstaande vraag openbaarheid van bestuur hadden gesteld.

1° Betreffende de eerste vraag verwijst het kabinet naar de website www.vlaanderen.be/DAM. De verwijzing naar de site 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 slechts drie slides te vinden die handelen over de verkeersafwikkeling van het meccanotracé. 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 Meccanotracé getoetst aan dezelfde randvoorwaarden als opgelegd door de Vlaamse regering voor het BAM-tracé en het alternatieve ArupSum-tracé. 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 23-2-2010. 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

2° Ook de assumpties van de conclusies geleverd door minister Crevits op 8 april 2011 zijn niet bekend. De vrijgegeven stukken, *‘Doorrekeningen Masterplan 2020’* en *‘Masterplan 2020 scenario’s mobiliteitsontwikkeling’* bevatten niet de gevraagde gegevens. De geleverde documenten bevatten enerzijds de uitgangspunten van de verkeersmodellering en anderzijds de conclusies van de verkeersmodellering. De verkeersmodellering zelf die de bewijsvoering is voor de conclusies wordt niet geleverd. Nochtans was dit het voorwerp van de vraagstelling. In toepassing van het decreet openbaarheid van bestuur zijn er slechts twee opties. Ofwel is het document in het bezit van het bestuur en dan dient het document geleverd te worden. Ofwel is het document niet in haar bezit en dient ze de vraag door te sturen naar de instantie waarvan vermoed wordt dat ze over de gegevens beschikt.

Door documenten aan te wijzen geeft het kabinet te kennen dat ze begrijpt welke vraag gesteld wordt en dat ze over de gegevens beschikt. Doch in tegenstelling tot de bepaling van het decreet worden de documenten niet geleverd maar wordt opnieuw verwezen naar een site, in dit geval deze van de provincie Antwerpen die werd opgemaakt naar aanleiding van de klankbordgroep van de R11. De provincie werd echter evenmin op de hoogte gebracht van de verkeerstellingen die bijgevolg niet voorkomen op de website van de provincie.

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. Meer nog, de auteur van de beide studies werkzaam bij het Vlaams Verkeerscentrum ontkent zelfs niet eens dat deze gegevens tot op vandaag niet beschikbaar werden gesteld en dat dit werd gedaan om uit de cijfers enkel de eigen conclusies te kunnen afleiden. Hiermee geeft hij zelf aan dat zijn onderzoek niet in overeenstemming is met de ethische code voor het wetenschappelijk onderzoek van België.

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

Volgens het decreet openbaarheid van bestuur kan begrepen worden onder art. 22 dat elke burger ‘*individueel*’ een klacht zou moeten richten tot de beroepsinstantie. De vragen en de bemerkingen van de personen vernoemd onder C zijn evenwel identiek. De vragen werden talrijk gesteld aan de kabinetten om het belang aan te tonen van een actieve openbaarheid aangaande deze stukken. (*‘het grondwettelijke recht op openbaarheid van bestuur is een instrument dat de burgers moet toelaten controle uit te oefenen op het handelen van het bestuur; dat het de burgers in staat moet stellen de rechtmatigheid van het overheids-optreden te beoordelen en met kennis van zaken te beslissen of er grond bestaat dat optreden in rechte aan te vechten;’* Beroepsinstantie 21 mei 2010). In dit geval handelt het over essentiële wetenschappelijke informatie in het debat aangaande de mobiliteitsoplossing voor de ring van Antwerpen waaruit kan worden afgeleid of en een correcte (rechtvaardige) evaluatie van alternatieven daadwerkelijk gebeurd door de Vlaamse overheid. Het volstaat om er de ethische code voor het wetenschappelijk onderzoek in België op na te lezen om te begrijpen dat noch Ademloos, noch alle andere personen die hierover brieven richtten aan de kabinetten genoeg nemen met de wijze waarop ‘wetenschappelijke’ informatie onvolledig wordt verstrekt.

Gelijktijdig beseffen alle personen vernoemd onder C dat het rechtsbeginsel van de openbaarheid, die enkel dankzij Europese besluitvorming ook meer transparantie afdwong van de Vlaamse overheid zo efficiënt mogelijk moet georganiseerd worden. Een strikt individuele klacht verzenden naar de beroepsinstantie met telkens dezelfde bemerkingen zou enkel de werklust van de beroepsinstantie verhogen zonder enige meerwaarde voor het stimuleren van meer openbaarheid in de Vlaamse besluitvorming. (*‘dat de beroepers aldus het volste recht hebben gebruik te maken van de openbaarheid van bestuur om het doen en laten van bepaalde bestuursinstanties betreffende aangelegenheden die ze zich ter harte hebben genomen, na te gaan; dat zij er echter niet van ontslagen zijn om hun rechten op redelijke en zorgvuldige wijze uit te oefenen; dat het belang dat de beroepers bij de uitoefening van hun*

rechten hebben, in redelijke verhouding moet staan met de gevolgen voor de werking van de diverse bestuursinstanties.')

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. Dat ze dit echter niet doen is om geen voorwendsel te leveren aan de politieke wereld die graag als gevolg van hun handelen de schaarse openbaarheid die vandaag beschikbaar is in Vlaanderen alsnog te beperken.

Met beleefde groet,

Koen van Hees
Belpairestraat 103
2600 Antwerpen (Berchem)



A

Van: kabinet Crevits

Datum: 28 april 2011

Onderwerp: Re: Verzoek tot vrijgave van alle mobiliteit studies voor Antwerpen in het kader van openbaarheid van bestuur

Aan: Koen van Hees <koen.van.hees@scarlet.be>

Geachte,

Naar aanleiding van uw vraag op 13 april 2010, die werd ingeschreven in het register betreffende de openbaarheid van bestuur met nummer 2011/01, kunnen wij u melden dat:

- wat betreft het Meccanotraccé er zich reeds geruime tijd resultaten bevinden op de website 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.

- wat betreft de verkeersmodelleringen van het Masterplan 2020 kan u de beschikbare documenten terugvinden op http://www.provant.be/bestuur/beleid/gouverneur/bevoegdheden_missies/r11/ onder de titels "Doorrekeningen Masterplan 2020" en "Masterplan 2020 scenario's mobiliteitsontwikkeling". U vindt hierin bijvoorbeeld resultaten in de mate van congestie op de onderdelen van de Ring in Antwerpen en aansluitende snelwegen voor verschillende scenario's van ingrepen. Op de website www.vlaanderen.be/dam vindt u onder de hoofding "Infosessies mei 2010" bijkomende detailinformatie over de basisprincipes van de verkeersmodellen die het Vlaams Verkeerscentrum gebruikt.

Tegen deze beslissing kunt u beroep instellen bij de beroepsinstantie inzake de openbaarheid van bestuur, waarvan het secretariaat gevestigd is bij Vlaamse overheid, departement Diensten voor het Algemeen

Regeringsbeleid, afdeling Kanselarij, Boudewijnlaan 30 te 1000 Brussel. U beschikt daartoe over een termijn van dertig kalenderdagen, die ingaat op de dag nadat de beslissing werd verstuurd.

Met vriendelijke groeten,

Minou Esquenet
Kabinetssecretaris

B

Van: Koen van Hees

Datum: 13 april 2011

Onderwerp: Verzoek tot vrijgave van alle mobiliteit studies voor Antwerpen in het kader van openbaarheid van bestuur

Aan: Kabinet Crevits

Excellenties:

Zowel de eerste minister als minister Crevits hebben bij herhaling gesteld dat het Meccano plan 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 6 mei 2010 zei het management van het Vlaams Verkeerscentrum ons dat ze het Meccano plan graag zouden onderzoeken, maar dat dit niet mogelijk was zonder toestemming van de Vlaamse regering - en dat ze deze toestemming niet kregen.

Op 8 april 2011 herhaalde minister Crevits nogmaals dat "verder" onderzoeken van het Meccano plan niet meer nodig was. De burgemeester van Antwerpen ondersteunde deze visie. Het Meccano plan voert internationaal vrachtverkeer in tunnels rond de stad en vermindert de overlast over het hele parcours t.o.v. het Masterplan 2020 met BAM-traject. Het Masterplan 2020 voert zoveel mogelijk internationaal vrachtverkeer open en bloot door de stad en dreigt de rand met nog meer sluipverkeer op te zadelen. Het lijkt in ieders belang dat uw onderzoeken volledig worden getoond, zodat ze objectief kunnen worden getoetst aan de realiteit.

In september 2010 maakte het Leuvense studie bureau Transport and Mobility bekend dat het Meccano plan wel werkt. Uit hun studie blijkt dat het scheiden van doorgaande en lokale verkeersstromen de sleutel blijkt tot de mobiliteitsoplossing in Antwerpen. Het Meccano plan 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 Meccano plan 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.

Hoogachtend,

Koen van Hees

Belpairestraat 103
2600 Antwerpen (Berchem)

C

Lijst van personen die de bovenstaande klacht beschouwen als een correcte weergave van de klacht die zij eveneens wensten te richten aan de beroepsinstantie maar dit niet persoonlijk deden om de administratieve werking van de beroepsinstantie niet te belemmeren.

[namen ondertekenaars klacht verwijderd omdat ze anders zoekbaar waren op het internet]