

Persoverzicht

2004

(GVA, 21 januari 2004, "Beslissing Oosterweelverbinding ten vroegste eind 2004) Een eerdere deadline om eind 2003 een beslissing te nemen is niet gehaald. Door het uitblijven van een milieueffectenrapport wordt het een jaar opgeschoven.

2005

(De Morgen, 24 februari 2005, "Antwerpse Lange Wapper-brug wordt even hoog als kathedraal") Antwerpen leert de Lange Wapper kent. Vlaams minister van Openbare Werken Kris Peeters spreekt van een brug "die de hele Antwerpse bevolking zal verbinden". Er is verder ongenoegen bij de parlementsleden. De maquette die normaal te bezichtigen zou zijn in het Vlaams parlement. De bezichtiging van de maquette zou normaal al moeten hebben plaatsgevonden. Volgens Orbaen werd hierover echter negatief advies gegeven door groep C. Dit zou volgens groep C komen door technische problemen (niet eenvoudig te vervoeren). (later zou groep C echter zeggen dat K. Peeters tegen de tentoonstelling van de maquette was)

(De Tijd, 18 maart 2005, "Antwerpen ruziet over Oosterweelverbinding") Het Antwerpse stadsbestuur ziet een brug niet zitten, vraagt een second opinion en krijgt het vervolgens aan de stok met geestelijke vader provinciegouverneur Camille Paulus, die drijft dat hiermee het gehele masterplan in het gedrang komt. Dit betreft onder meer de werkzaamheden aan de Leien en de Singel. In het parlement ergeren CD&V en N-VA aan de weinig transparante manier waarop de BAM werkt. Deze laatste kondigt aan aan een website te werken.

2006

(De Tijd, 17 juni 2006, "BAM kan selectie consortium Oosterweelverbinding starten") De Vlaamse regering heeft het oorspronkelijke tracé ondanks 627 bezwaren ongewijzigd vastgesteld. Men verwacht dat in het najaar van 2007 aan de werken kan begonnen worden.

(GVA, 6 juli 2006, "De Oosterweelverbinding is gewoon een prestigeproject") De Vlaamse Havenvereniging ziet het nut van de geplande Oosterweelverbinding niet in.

(De Standaard, 02 december 2006, "Lange Wapper valt van ene procedure in andere") Consortium THV Loro gaat naar de Raad van State tegen de beslissing van de BAM om hen te weren uit de aanbestedingsprocedure. Hierdoor blijft alleen Noriant over, waardoor de Vlaamse regering zich in een slechte onderhandelingspositie plaatst.

2007

(De Morgen, 24 februari 2007, "De Oosterweelverbinding: de rekening groeit als Lange Wapper") Vijf jaar na een eerdere raming is de de Oosterweelverbinding vier keer duurder geworden. De Vlaamse regering heeft ondertussen via andere overheidsbedrijven elementen uit het Masterplan gelicht en de kostprijs voor de Oosterweelverbinding geplafonneerd op 1,85 miljard.

(De Morgen, 6 april 2007, "Bouwers Lange Wapper muilkorven parlement") Na lastige vragen in het Vlaams parlement en het Rekenhof vraagt BAM-voorzitter Fernand Desmyter in een brief aan de drie bevoegde Vlaamse ministers om de voortgangsrapporten te vervangen door mondelinge presentaties en enkel te moeten antwoorden op schriftelijke vragen. Desmyter schuilt zich hier bij de decretaal vastgelegde autonomie van de BAM.

(De Morgen, 28 september 2007, "Alternatieve Antwerpse Oosterweelverbinding 800 miljoen goedkoper") Actiegroep stRaten-Generaal stelt een alternatief plan uitgewerkt zonder Lange Wapper met een noorderlus rond het oude havengebied. Het spaart het natuurdomein Noordkasteel en de woongebieden.

2008

(GVA, 6 maart 2008, "Bedrog bij opmaak MER-rapport Oosterweelverbinding") StRaten-generaal diens bij de Vlaamse ombudsdienst klacht in tegen bevoegd minister Hilde Crevits. Het alternatievenonderzoek dat een onderdeel van de verplichte milieueffectenrapportage werd gecoördineerd door een werknemster van TV SAM, het studiebureau van de BAM. Crevits weigert commentaar. In de Oosterweelsaga worden op meerdere momenten kritiek geuit op schimmige en ontransparante karakter van studies.

(De Morgen, 23 juni 2008, "Actiegroep: Vlaamse regering verzweeg reële kostprijs Oosterweel") Actiegroep stRaten-Generaal beschuldigt de Vlaamse regering ervan dat ze de werkelijke kostprijs van de Oosterweelverbinding negen maanden lang bewust geheim heeft gehouden. Vlaams minister Dirk Van Mechelen stelt dat de kostprijs voor de Oosterweelverbinding kan oplopen tot 2,5 miljard door de indexering. StRaten-Generaal beweert echter dat deze prijs al langer vaststond en geheim is gehouden voor onder meer de parlementsleden.

(GVA, 28 juni 2008, "Tegenstanders Oosterweel liegen") De Vlaamse regering beslist om een onafhankelijk onderzoek uit te voeren naar alternatieven van de Oosterweelverbinding. Vlaams minister-president Kris Peeters is ervan overtuigd dat het huidige tracé (BAM-tracé) de juiste keuze is gemaakt al moet het onafhankelijk onderzoek een signaal zijn dat de Vlaamse regering transparantie en duidelijkheid wil.

(Het Laatste Nieuws, 27 augustus 2008, "Noriant niet tevreden over BAM-tracé") Noriant, het bouwconsortium geselecteerd door de BAM, heeft haar bedenkingen bij het BAM-tracé, in het bijzonder bij de aansluiting aan het sportpaleis.

(GVA, 19 september 2008, "Oosterweel: de tweede helft") Op verzoek van de stRaten-generaal vraagt de Vlaamse regering aan Europa of Vlaanderen eventueel tol mag heffen in de Kennedytunnel.

(GVA, 23 september 2008, "Start Oosterweel uitgesteld tot 2010") BAM en Karel Vinck wachten evaluatie van de alternatieve trajecten af. De bouw aanvraag is uitgesteld tot eind december, dan zouden ook de conclusies bekend moeten zijn.

(De Standaard, 11 oktober 2008, "Kost Oosterweel 2,5 of 3 miljard?") Uit een interne nota van de BAM aan de Europese Commissie blijkt dat de de Oosterweelverbinding inmiddels al meer dan 3 miljard zal kosten.

(GVA, 24 oktober 2008, "Stop de Oosterweelverbinding tot de verkiezingen in de koelkast") Vlaams Parlementslid Carl Decaluwé (CD&V) laat zich letterlijk de uitspraak ontvallen: "Er zou best voor de regionale verkiezingen niets meer gebeuren."

(De Tijd, 10 oktober 2008, "Vlaams Parlement boos op regering en BAM") Vlaamse parlementsleden willen meer openheid van VLAREG en BAM over de voortgang van het Masterplan.

(De Tijd, 25 oktober 2008, "We gooien Oosterweel niet overboord") Minister van Financiën en Begroting Dirk van Mechelen is het niet eens met Carl Decaluwé en denkt dat de financiële markten over enkele maanden gestabiliseerd zullen zijn. De Vlaamse regering belooft de knoop nog voor de verkiezingen door te hakken.

(GVA, 31 oktober 2008, "Maandag eerste publiek debat over Oosterwel") De BAM treedt voor het eerst in debat met de actiegroepen.

(De Morgen, 20 november 2008, "Financiering Oosterweelverbinding wordt almaar zwaardere dobber") Door de financiële crisis lijkt de financiering van het Masterplan in gedrang te komen. Het prijskaartje van de Oosterweelverbinding, het grootste element van het Masterplan, is inmiddels al vervijfvoudigt van 500 miljoen naar 2,5 miljard zonder flankerende kosten mee te rekenen. Indien men die meerekent is er sprake van 3 miljard waarvan 2 miljard geleend zou moeten worden. De onmogelijkheid om dit bedrag te vinden doet stemmen opgaan om andere publiekprivate samenwerkingen op te zetten voor componenten van het Masterplan. Zo zet het druk op de zogenaamde ondeelbaarheid van het Masterplan.

2009

(Het Nieuwsblad, 23 januari 2009, "Drastische keuzes maken voor Oosterweel") Vlaams minister Dirk Van Mechelen stelt dat indien het BAM-tracé met de Lange Wapper niet als beste naar voor komt moet het dossier worden bekeken en de verantwoordelijkheid van de BAM worden genomen. Van Mechelen stelt eveneens voor de bouw op te delen in aparte aanbestedingen.

(De Tijd, 7 maart 2009, "Alle scenario's open over Oosterweel") De Vlaamse regering neemt de tijd om de ARUP/SUM studie te bekijken maar belooft voor de verkiezingen de noodzakelijke beslissingen te nemen.

(De Standaard, 17 maart 2009, "Nog voor verkiezingen duidelijkheid over Oosterweel") Minister van Financiën en Begroting Dirk Van Mechelen wil voor de verkiezingen duidelijkheid scheppen over de Oosterweelverbinding. Daartoe wordt een werkgroep opgericht.

(De Morgen, 20 maart 2009, "Actiegroep vraagt gefaseerde start Oosterweelverbinding") StRaten-generaal stuurt aan op aanvang werken op linkeroever. Dit zou naar verluidt ook deel uitmaken van een voorstel van minister-president Peeters maar wordt echter later nooit meer hernomen.

(De Standaard, 23 maart 2009, "Als we kunnen moeten we Lange Wapper vermijden") Burgemeester Patrick Janssens vraagt van de Vlaamse regering om voor de paasvakantie een besluit te nemen. Hij vraagt dat tenminste voor de verkiezingen al er over voorbereidende werkzaamheden op linkeroever (waarover eensgezindheid) wordt besloten en dat de alternatievenstudie ernstig wordt

genomen. Hij ziet echter bij de Vlaamse regering in hoofde van minister van mobiliteit Dirk van Mechelen geen bereidheid daarvoor (zie ook 2013)

(De Morgen, 24 maart 2009, "Antwerpse dam tegen Lange Wapper") Vlaamse regering wil Oosterweelknoop nog voor start van de paasvakantie ontwarren. Minister Dirk Van Mechelen blijft vasthouden aan het BAM-tracé. Zijn partij wil hem op 2 maanden voor de verkiezingen niet afvallen als lijsttrekker. Er wordt verwacht van Kris Peeters dat hij een voorstel doet om met de werken op linkeroever al te aan te vangen.

(GVA, 29 maart 2010, "Spurt ingezet naar akkoord Oosterweel") De VLAREG heeft gedurende het weekend onderhandeld en zou dicht bij een akkoord zitten. Er werd gewerkt aan Masterplan 2020 een vernieuwing van de 1998 versie. Het nieuwe plan houdt rekening met de aangebrachte alternatieven. Er zou een akkoord zijn tussen CD&V en sp. A maar niet met N-VA.

(De Morgen, 29 maart 2009, "Somers: "oosterweelverbinding belangrijke stap voorwaarts" Bouwaanvraag van BAM is voor OpenVLD van cruciaal belang. Ze willen geen "onnodig tijdverlies". Somer stelt dat na de goedkeuring van de regering BAM dan ook zo snel mogelijk de bouwaanvraag moet indienen. De beslissing over de bouwaanvraag is gepland voor het "najaar". Als alles snel genoeg gaat verwachten ze dat in 2015 de verbinding in gebruik genomen kan worden.

(Het Nieuwsblad, 30 maart 2009, "1-0 Lange Wapper") De Vlaams regering zet het licht op groen voor een bouwvergunning voor de Oosterweelverbinding maar laat naar eigen zeggen de stad "ruimte voor zijn eigen alternatief en voor het referendum" maar stelt tegelijkertijd bij monde van Kris Peeters dat het ze het Antwerpse advies (op basis van het referendum) zullen behandelen als elk ander advies. Op deze manier bevoordeelt de Vlaamse regering het BAM-tracé eens te meer.

(De Morgen, 30 maart 2009, "Definitieve beslissing Oosterweel verhuist naar Antwerpen en volgende Vlaamse regering") Minister-president Peeters verklaart dat het tijd is om te definitief te stoppen met studeren. Minister Van Mechelen interpreteert dit als een keuze voor de Lange Wapper. Ministers Vandenbroucke en van Brempt vinden de keuze niet definitief en verwachten pas een definitieve beslissing in het najaar.

(De Standaard, 29 juli 2009, "BAM-tracé het veiligst") Provinciegouverneur Cathy Berx mengt zich in het debat over de Oosterweel en geeft de voorkeur aan het BAM-tracé omwille van de veiligheid en de snelle uitvoerbaarheid. Ze spreekt zich niet uit over mobiliteit, gezondheid en leefmilieu. Die horen volgens haar niet tot haar bevoegdheden. Ze stelt haar hoop op een beslissing van de Vlaamse regering in het najaar. De uitkomst van de aankomende volksraadpleging is "enkel adviserend".

(De Tijd, 26 augustus 2009, "Oosterweelknoop nog niet ontward. Vragen over BAM-tracé en alternatief blijven") Vlaamse regering verklaart bereid te zijn 'rekening te houden' met het resultaat van de volksraadpleging.

(De Tijd, 28 augustus 2009, "Peeters: 'Geen Oosterweel bij massaal nee'") 'Ik denk dat, wanneer de Antwerpenaars massaal zouden zeggen: 'Wij zien dit niet zitten', dat het niet verstandig is zo'n groot

project tegen een bevolking in te laten doorgaan.' Dat verklaarde Vlaams minister-president Kris Peeters (CD&V) gisteren aan de VRT naar aanleiding van het referendum over de Oosterweelverbinding. Wat hij met 'massaal' bedoelt, wilde Peeters niet kwijt. De Vlaamse regering zal wel de uitslag van het referendum en het advies van de stad Antwerpen afwachten. Volgens Peeters is het dossier zo complex en overstijgt het ook Antwerpen 'dat de vraag kan worden gesteld of in dit dossier met een eenvoudig ja of nee kan worden geantwoord'.

(De Standaard, 29 augustus 2009, "Peeters heeft voorkeur voor Lange Wapper") In de discussie over de Oosterweelverbinding in Antwerpen zit de Vlaamse minister-president, Kris Peeters (CD&V), duidelijk in het kamp van de Lange Wapper. In een interview met De Standaard zegt Peeters dat hij 'liever vandaag dan morgen een oplossing wil voor de Antwerpse mobiliteitsproblemen'. Tot driemaal toe wijst hij erop dat 'kiezen voor een tunnel (het zogenaamde 'vierde tracé', red.) wachten tot 2021 betekent'. Als de Antwerpenaren op 18 oktober de Lange Wapper in een referendum afwijzen, vreest Peeters dat ook andere projecten van het Antwerpse masterplan in gevaar komen.

(De Tijd, 18 september 2009, "BAM houdt zich niet in over Oosterweel") Hommeles tussen Antwerps burgemeester en de BAM in aanloop van de campagne voor de volksraadpleging. Minister van Openbare Werken Hilde Crevits stelt dat de BAM een autonoom overheidsbedrijf is, ook in zijn communicatie.

(Het Nieuwsblad, 28 september 2009, "Vlaamse regering houdt geen rekening met volksraadpleging Oosterweel") Havenschepen Van Peel stelt dat de Vlaamse regering geen rekening moet houden en zal houden met de uitslag van de volksraadpleging. Het is immers slechts een advies. "Als de Antwerpenaar ja stemt, dan kan dat door de Vlaamse regering toch omgebogen worden naar een nee en omgekeerd." Van Peel vindt dat de volksraadpleging met valse emotionele argumenten is afgedwongen.

(De Morgen, 30 september 2009, "Bochtenwerk rond de Lange Wapper") Integraal artikel.

(De Standaard, 19 oktober 2009, "De BAM moet nu maar even aan de kant gaan staan") Na het afschieten van het BAM-tracé door de volksraadpleging stelt burgemeester Patrick Janssens dat het aan de stad en aan de Vlaamse regering om zich uit te spreken over de Oosterweelverbinding.

(De Morgen, 20 oktober 2009, "Antwerps stadsbestuur schiet het BAM-tracé af") CD&V Antwerpen probeert de uitslag van de volksraadpleging te minimaliseren op basis van de opkomst en probeert samen met de N-VA de optie van een Lange Wapper light open te houden. Minister-president Peeters belooft tijdelijke maatregelen.

(Het Nieuwsblad, 22 oktober 2009, "De BAM-tanker is nu echt gestopt") De Vlaamse regering richt een ministerieel comité 'Duurzame Antwerpse Mobiliteit (DAM) op om de mobiliteitsproblematiek in Antwerpen aan te pakken. Er komen ook zeven werkgroepen in overleg met de stad Antwerpen. Minister-president schuift hiermee de beslissing "enkele maanden" mee vooruit. De oppositie bekritiseert de timing en de vrijblijvendheid. Peeters heeft beloofd dat hij "Antwerpen niets door de strot wil rammen". De DAM zal tussen november 2009 en maart 2010 enkele studies verichten waaronder een alternatievenonderzoek waarin het BAM-tracé wordt afgewogen tegen het Arup-SUM tracé.

(De Standaard, 22 oktober 2009, "Scheldekruising van BAM naar DAM") Volgens Europa moeten de werken wel worden opgenomen in de Vlaamse begroting, zeker zolang de zij de werken stuurt en de financiële risico's draagt. Er werd nu beslist om comité DAM op te richten waarbij Antwerpen zelf opzoek zal gaan naar de afgewezen alternatieven. Het comité zal bestaan uit zeven werkgroepen elke met een specifiek thema.

(GVA, 23 oktober 2009, "Peeters verklaart BAM-tracé dood en begraven") Het huidige BAM-tracé - inclusief een ruim honderd meter brede boulevard met achttien rijstroken op de Ring aan het Sportpaleis - staat niet langer ter discussie. Die afspraak is gemaakt binnen de Vlaamse regering en is ons donderdag bevestigd door minister-president Kris Peeters: "Het draagvlak is onvoldoende." Dit betekent dat de gevraagde bouwvergunning er ook niet komt. "Anderzijds hebben de partners binnen de regering wel hun eerdere afspraak bevestigd dat er een derde oeververbinding moet komen in Antwerpen", zegt Peeters. "En ook de randvoorwaarden – geen vrachtverkeer en geen tol in de Kennedytunnel - staan nog overeind." Maar tegelijk wordt ook het tunneltracé van Arup/Sum vrijwel zeker afgevoerd.

(De Tijd, 24 oktober 2009, "Aanpassing aan BAM-tracé volstaan niet") Antwerpse college geeft negatief advies aan de Vlaamse regering over de bouwaanvraag voor de Oosterweelverbinding waarin het de noodzaak onderstreept lokaal en doorgaand verkeer te scheiden en vraagt aan de Vlaamse regering daartoe de randvoorwaarden te herzien (truckverbod in de Kennedytunnel, geen tolfheffing in die tunnel). De Vlaamse regering houdt echter vast aan die voorwaarden.

(De Tijd, 29 oktober 2009, "Nog geen speciale BAM-commissie. Parlement stemt onderzoekscommissie weg") De Vlaamse meerderheidspartij plus OpenVLD stemmen tegen een voorstel om een speciale onderzoekscommissie op te richten naar fouten bij de BAM.

(De Standaard, 30 oktober 2009, "Heeft de BAM dan toch gewonnen?") StRaten-Generaal neemt de beslissing van de Vlaamse regering om vast te houden aan de randvoorwaarden, zonder verantwoording.

(De Morgen, 14 november 2009, "DAM kwam eerste keer samen over Oosterweelverbinding") Woordvoerder van minister-president Kris Peeters laat weten dat er geen tussentijdse communicatie zal zijn van de samenkomsten ministerieel comité Duurzame Antwerpse Mobiliteit. Dit sterkt actiegroepen en oppositiepartij in hun vrees dat de Vlaamse regering het dossier hiermee op de lange baan wil schuiven. De Vlaamse regering wil geen nieuwe deadline stellen.

2010

(GVA, 26 februari 2010, "Lange Wapper light is de enige echte optie") Havenscheper Marc Van Peel ziet niks in het alternatief van Forum 2020. Hij pleit voor een snelle beslissing in het voordeel van het BAM-tracé met Lange Wapper. Van Peel stelt dat de Antwerpenaar in de volksraadpleging zich niet tegen de brug heeft uitgesproken. De Vlaamse regering belooft in de loop van maart een beslissing te nemen. Minister-president Peeters zegt dat er geen tijd is voor bijkomende studies. N-VA voorzitter Bart De Wever stelt dat het plan moet bekeken worden, maar benadrukt dat er zo snel mogelijk een beslissing moet vallen. SP.A-voorzitster wil alle mogelijke scenario's op een rij zetten, ondanks eerdere uitlating dat de Lange Wapper "formeel verleden tijd" is.

(GVA, 5 maart 2010, "Krijgt de Lange Wapper bretellen?") Na het voorstel van Forum 2020, laat minister-president Kris Peeters de burgemeesters met randgemeenten bij zich komen. De inhoud van de gesprekken worden niet bekendgemaakt.

(Het Nieuwsblad, 29 maart 2010, "BAM nadert ontknoping") Vlaams minister-president belooft binnen de week een besluit te nemen in het Oosterweeldossier. Ook het Masterplan wordt herzien in een Masterplan 2020. (De Morgen, 29 maart 2010, "Oosterweel verdrongen in superplan") De Morgen stelt dat de Vlaamse Regering probeert de Oosterweelverbinding te begraven in dit Masterplan 2020, waar onder meer ook de oostelijke tangenten zijn opgenomen van het Forum 2020.

(Het Laatste Nieuws, 30 maart 2010, "Topoverleg Oosterweel") Kostprijs van Masterplan 2020 wordt geraamd op 3 tot 4 miljard euro.

(Het Nieuwsblad, 31 maart 2010, "Tunnel keldert Lange Wapper nog niet") Ondanks de lange onderhandelingen is er geen akkoord over de Oosterweelverbinding. Dit zal pas gebeuren na de zomer.

(Het Nieuwsblad, 1 april 2010, "BAM: veel antwoorden, geen antwoorden") Minister-president Kris Peeters kan aan het Vlaams Parlement niet zeggen of er gekozen voor een tunnel of voor een brug. De oppositie neemt het dubbelbesluit op de korrel. Peeters kan niet voorleggen aan het parlement wanneer de criteria vervuld zijn voor de terugvalpositie van de Lange Wapper.

(GVA, 08 april 2010, "Slag om Oosterweel is nog niet gestreden") Een week na de bekendmakingen van de VLAREG kondigen Ademloos en stRaten-generaal aan dat nieuwe masterplan te weinig verkeerstromen van de stad weghoudt. Wim van Hees omschrijft het natuurlijk BAM tracé als "pure horror". De actiegroepen prefereren Meccano plan. Ze willen dan ook inzage in de documenten die aangeven dat het Meccano zagezagd niet haalbaar is.

(Het Laatste Nieuws, 24 april 2010, "Het moest BAM-tracé worden") Het lekt uit dat in de werkgroepen van het ministerieel comité Duurzaam Antwerpen Mobiel geen écht alternatievenonderzoek is gedaan. Er werden geen andere pistes voorgelegd dat het BAM-tracé en het Arup/Sum-tracé. Het kabinet van minister-president Kris Peeters wil koste wat kost de afspraken met consortium Noriant behouden.

(Het Nieuwsblad, 18 juni 2010, "BAM: 'Ring breidt uit met vier rijbanen'") BAM-woordvoerder Nick Orbaen kondigt de uitbreiding van de ring met vier rijstroken aan. De onderscheiden kabinetten van de Vlaamse regering gebaren zich van kromme haas en verwijzen de vraag ter bevestiging naar elkaar door. In plaats daarvan plaatst het plannen online, die echter volgens de BAM dan weer gedateerd zijn.

(De Morgen, 30 juni 2010, "Beslissing Oosterweel tegen einde van de zomer") De Vlaamse regering wil voor het zomerreces hebben uitgemaakt of de voorwaarden voor de tunneloplossing voor de Antwerpse Oosterweelverbinding vervuld zijn of niet. De definitieve keuze wordt verwacht tegen het einde van de zomer.

(Het Laatste Nieuws, 1 september 2010, "Beslissing Oosterweel eind september") De Vlaamse regering stelt zich bij monde van minister-president de zoveelste deadline. Op 27 september moet er een beslissing vallen, een week later als eerder voorzien.

(Belang van Limburg, 21 september 2010, "Oosterweel nadert ontknoping") De krant verwacht dat binnen enkele dagen de Vlaamse regering een beslissing maakt over de Oosterweelverbinding.

(De Morgen, 22 september 2010, "Tunnel in Poleposition voor Oosterweel" CD&V, SP.A. willen graag een tunnel. NV-A wil dit niet want dit zou duurder uitvallen.

2011

(De Tijd, 14 januari 2011, "Pottenkijkers bij Oosterweel ongewenst") Vlaamse regering besluit dat het Rekenhof wel de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) zou mogen controleren (die enkele delen van het Antwerps Masterplan uitvoert) maar niet de nv Liefkenshoektunnel.

(De Tijd, 24 juni 2011, "Vlaamse regering betonneert eigen BAM-tracé") De Vlaamse regering plant een nieuwe gevangenis in Beveren pal op het Meccanotracé terwijl er voldoende alternatieven zijn of zelfs een kleine verschuiving zou volstaan.

(De Tijd, 24 september 2011, "Oosterweel: afspraak over een jaar") Vlaamse regering verklaart dat indien Europa zijn fiat geeft én als ze het eens geraakt met bouwconcern Noriant én als er geld gevonden wordt én als er geen juridische procedures volgen, dán wordt vanaf 2015 de Oosterweelverbinding gebouwd. De regering tilt het dossier met andere woorden over de gemeenteraadsverkiezingen.

2012

(De Tijd, 28 april 2012, "Alternatieven voor Oosterweelverbinding onder de loep") In het kader van het plan-MER (wettelijk verplicht wegens de aanpassing van de oorspronkelijke plannen) worden achter alternatieven voor de Oosterweelverbinding worden onderzocht. De Vlaamse regering probeert echter haar Oosterweeltracé op voorsprong te krijgen door het ontwerp al te laten opmaken.

(De Morgen, 8 juni 2012, "Commissie keurt BAM-decreet goed ondanks forse kritiek") Ondanks kritiek van de oppositie en van het Rekenhof voor een aanzienlijke toename van de gewaarborgde schuld van de Vlaamse overheid, keuren de meerderheidspartijen het nieuwe decreet over de Oosterweelverbinding goed. Volgens parlementslid van Groen! Dirk Peeters wordt de waarborg verhoogd met meer dan 3 miljard tot 2050.

(De Standaard, 5 november 2012, "Nieuw overleg Oosterweel uitgesloten voor Peeters") Vlaams minister-president Kris Peeters wil niet ingaan op de vraag van Groen! Om het compromis over de Oosterweelverbinding opnieuw te onderhandelen.

(De Tijd, 16 november 2012, "2013 is cruciaal voor Oosterweelverbinding") De Vlaamse overheid wil de schulden voor de Oosterweelverbinding worden gemaakt buiten de Vlaamse begroting houden. Om die reden wil men de BAM de Oosterweelverbinding in concessie geven aan de NV Liefkenshoektunnel. Het Rekenhof schat dat de deadline van februari 2021 niet gehaald wordt. Minister van Mobiliteit Crevits sust: "Een paar maanden vertraging betekenen niets in het geheel"

2013

(GVA, 4 januari 2013, "Stilstand in Oosterweel is uw grootste ergernis") Het gaat in dit artikel om een jaaroverzicht van top 5 ergernissen bij GVA lezers m.b.t. mobiliteit. Hier staat het "getreuzel" met de oosterweelverbinding op één.

(GVA, 31 mei 2013, "Alleen Oosterweel vermindert fileleed") Het Vlaams Verkeerscentrum analyseert vijf tracés en oordeelt dat het Oosterweeltraject de beste oplossing is voor de verkeersproblemen. Minister van Mobiliteit Hilde Crevits stelt dat het Oosterweeltracé de uitgesproken voorkeur van de regering geniet. In 2010 leverde het burgerplatform stRaten-Generaal kritiek op minister Crevits vanwege het feit dat ze beweerde dat het Verkeerscentrum het Meccanotracé reeds onderzocht werd, terwijl dit niet het geval was, net omdat de minister dit niet zou hebben toegelaten aan het Verkeerscentrum. In De Tijd (De Tijd, 31 mei 2013, "Oosterweel krijgt beste verkeersrapport") ontkent Crevits dat er spelletjes worden gespeeld om het dossier over de verkiezingen te tillen. Crevits zegt te wachten op het MER.

(Het Laatste Nieuws, 14 juni 2013, "Oosterweel opnieuw naar af") Europa wil een nieuwe aanbesteding voor de bouw van de Oosterweeltunnel. Minister-president Kris Peeters wil hier echter niet van horen en vraagt "een finaal overleg met de Commissie om de resterende onduidelijkheden uit te klaren". Die onduidelijkheid slaat op de vraag of de toewijzing aan Noriant als verboden staatssteun kan worden beschouwd.

(De Standaard, 17 juni 2013, "Finaal overleg over Oosterweel") Minister-president Kris Peeters wil proberen consortium Noriant aan boord te houden bij de aanbesteding, voor het deel van de Oosterweelverbinding dat uit middel van afgezonken tunnelelementen bestaat. Peeters interpreteert de regelgeving omtrent aanbestedingen als volgt: "Wanneer een opdracht wordt uitgebreid, is het logisch dat er een nieuwe aanbesteding volgt. Hier gaat het echter om een inkrimping van de opdracht."

(De Tijd, 1 augustus 2013, "Beslissing Oosterweel wordt over de zomer getild") Ondanks eerdere beloftes om uiterlijk tegen 2 juli uitsluitel te geven over het lot van de Oosterweelbevinning verschuift de Vlaamse regering de beslissing verder tot na de zomer. De krant verdenkt Peeters ervan een regeling te willen treffen met Eurocommissaris Barnier, die ook behoort tot de christendemocratische familie. De Europese commissie vindt echter dat er een er nieuwe aanbesteding nodig is wanneer de Oosterweelverbinding zo drastisch gewijzigd wordt.

(GVA, 2 augustus 2013, "Beslissing Oosterweel ligt bij Vlaamse regering") De Europese Commissie antwoordt op vraag van Europees parlementslid Philippe De Backer dat het de Vlaamse regering is die een beslissing moet nemen over de aanbesteding in het Oosterweeldossier. Die schuilt zich volgens De Backer net achter Europa. Vlaams minister-president Kris Peeters kan de verwijten niet appreciëren en beweert in september verder te overleggen met de bevoegde commissaris.

(GVA, 26 september 2013, "Geen N-VA in regering zonder oplossing voor Oosterweel")

Partijvoorzitter Bart De Wever stelt dat zijn partij past voor een regeringsdeelname bij een gebrek aan een akkoord over de Oosterweelverbinding. De oppositie spreekt van verdragingsmanoeuvres. Peeters houdt het bij "een belangrijke stap in de goede richting".

(Het Laatste Nieuws, 03 oktober 2013 "Straten-Generaal en Ademloos: "Wacht met beslissen over Oosterweel") StRaten-generaal raad politici aan te wachten met besluit tot milieueffectenrapporten bekend zijn.

(De Morgen, 22 oktober 2013, "BAM krijgt Antwerpse grond voor 1 euro") Antwerpen verkoopt opnieuw drie gronden gelegen op het BAM-tracé aan de BAM voor één euro per perceel. De oppositie verdenkt de stad ervan het BAM-tracé te willen voortrekken in het licht van de milieueffectenrapportage.

(Het Nieuwsblad, 5 november 2013, "Alweer uitstel voor Oosterweel") Het overleg tussen minister-president Kris Peeters en Eurocommissaris Michel Barnier levert niets op. Er wordt besloten te wachten op de resultaten van de milieueffectenrapportage. Deze wordt eind januari 2014 verwacht.

(Het Laatste Nieuws, 9 november 2013) De Vlaamse regeringspartijen spreken af om niet over de resultaten van het milieu-effectrapport te spreken tot januari. De oppositie vreest dat er voor mei 2014 geen beslissing zal genomen worden.

(Het Laatste Nieuws, 16 november 2012, "Oosterweelverbinding niet klaar tegen 2021") Minister van Openbare Werken Hilde Crevits zegt dat de Vlaamse regering wacht op het MER en geen beslissing zal nemen voor het najaar van 2013. Ze hoopt de Oosterweelverbinding tegen februari 2021 te voltooien.

(GVA, 30 november 2013, "Antwerps crisisplan tegen files") Vlaams parlements lid Dirk Van Mechelen stelt een nieuw crisisplan voor de Antwerpse mobiliteit voor. Hij stelt voor om terug noodbruggen op de singel te plaatsen, op- en afritten te schrappen op de ring, verbeteringen aan het openbaar vervoer en de liefkenshoektunnel tolvrij te maken tijdens de spitsuren. Hoewel hij als minister tot 2009 in de positie zat om zulke zaken te realiseren zijn deze plannen toen niet geopperd. Van Mechelen stelt echter: "Met het vorige stadsbestuur van Antwerpen viel daar niet over te praten, maar met het huidige wel"

(GVA, 5 december 2013, " Stad bekent (nog) geen kleur in oosterweeldossier") De stad houdt alle pistes open. Ze spreekt dus geen voorkeur uit voor of BAM of Meccano. Er worden wel opmerkingen geformuleerd over plan-MER. De stad vraagt o.a. een scheiding van de discussie over infrastructuur en de exploitatie van de infrastructuur. Tegen januari zou het MER rapport klaar moeten zijn.

(De Morgen, 6 december 2013, "Antwerpse stadsbestuur kritisch over Vlaamse Oosterweelstudie") Het Antwerpse schepencollege sluiten zich aan bij de bevinding in de studie maar uiten hun bedenkingen bij het vasthouden van de Vlaamse regering bij de trajectkeuze aan de randvoorwaarden (vrachtwagenverbod en tolheffing). Een medewerker van het studiebureau Antea geeft in de commissie Mobiliteit en Openbare werken dat het voorlopig plan-MER (naar schatting meer dan driehonderd) fouten bevat.

(Het Nieuwsblad, 6 december 2013, "Financiering Oosterweel op losse schroeven") Het Rekenhof heeft berekend dat het Masterplan 2020 (zonder de tangenten A102 en R11bis) bijna 7,3 miljard euro zal kosten. Dit geld moet door Vlaanderen geleend worden bij banken in de hoop met tolopbrengsten dit te kunnen terug te betalen.

2014

(Het Laatste Nieuws, 8 januari 2014, "Crevits belooft voor verkiezingen beslissing rond Oosterweel") Minister van Mobiliteit Hilde Crevits zegt dat de Vlaamse regering de vaste wil heeft om nog voor de verkiezingen te beslissen over de Oosterweelverbinding. Doelstelling is om begin het ruimtelijke uitvoeringsplan vast te stellen ondanks de vertraging in de oplevering van het definitieve milieueffectenrapport.