

Memorandum van het Forum 2020 voor een duurzame mobiliteit in en rond Antwerpen

Forum Mobiliteit Regio Antwerpen 2020

Forum Mobiliteit Regio Antwerpen 2020 bestaat uit een groep Antwerpse bedrijfsleiders en academiciⁱ die een constructieve bijdrage willen leveren tot een duurzame oplossing van de mobiliteitsproblemen in Antwerpen, Oost-Vlaanderen en Limburg. Het Forum is apolitek en heeft als doel om zonder vooringenomenheid een aantal zinvolle toekomstgerichte denkpistes aan te reiken die een structureel antwoord kunnen bieden aan de problematiek van de mobiliteit in en rond Antwerpen en die maatschappelijk ook voldoende draagvlak kunnen vinden. Het Forum heeft daartoe een studieopdracht toevertrouwd aan de heren Manu Claeys en Peter Verhaeghe. Ze kregen de opdracht om een aantal denksporen te ontwikkelen ten behoeve van het Forumⁱⁱ. Die denksporen werden in de schoot van het Forum uitvoerig besproken. Het Forum heeft de afgelopen drie maanden direct en indirect tal van gesprekken gevoerd met deskundigen, beleidsverantwoordelijken en actievoerders om zo breed mogelijk geïnformeerd te zijn over de problematiek, de voorkeuren en de mogelijkheden. In deze nota worden de belangrijkste bevindingen en aanbevelingen van het Forum 2020 samengevat.

Toestand

De problematiek van de mobiliteit in en rond Antwerpen is niet alleen een Antwerps probleem, of een probleem van de regio Waasland-Antwerpen-Kempen (WAK), maar een Vlaams probleem. De WAK regio huisvest meer dan één kwart van de Vlaamse bevolking en is direct verantwoordelijk voor meer dan één derde van het BNP van het Vlaams Gewest. De regio, met zijn haven en industrie, is een cruciale spil van de Vlaamse, nationale en zelfs de West Europese economie.

De verkeersdruk is een zware belasting op de leefbaarheid en de economische aantrekkelijkheid van de regio. Het lijkt onmogelijk om met de huidige verkeersinfrastructuur – zelfs met een slimme exploitatie - een aanvaardbaar leefklimaat te creëren dat te verzoenen is met een duurzaam en welvaartsscheppend economisch weefsel.

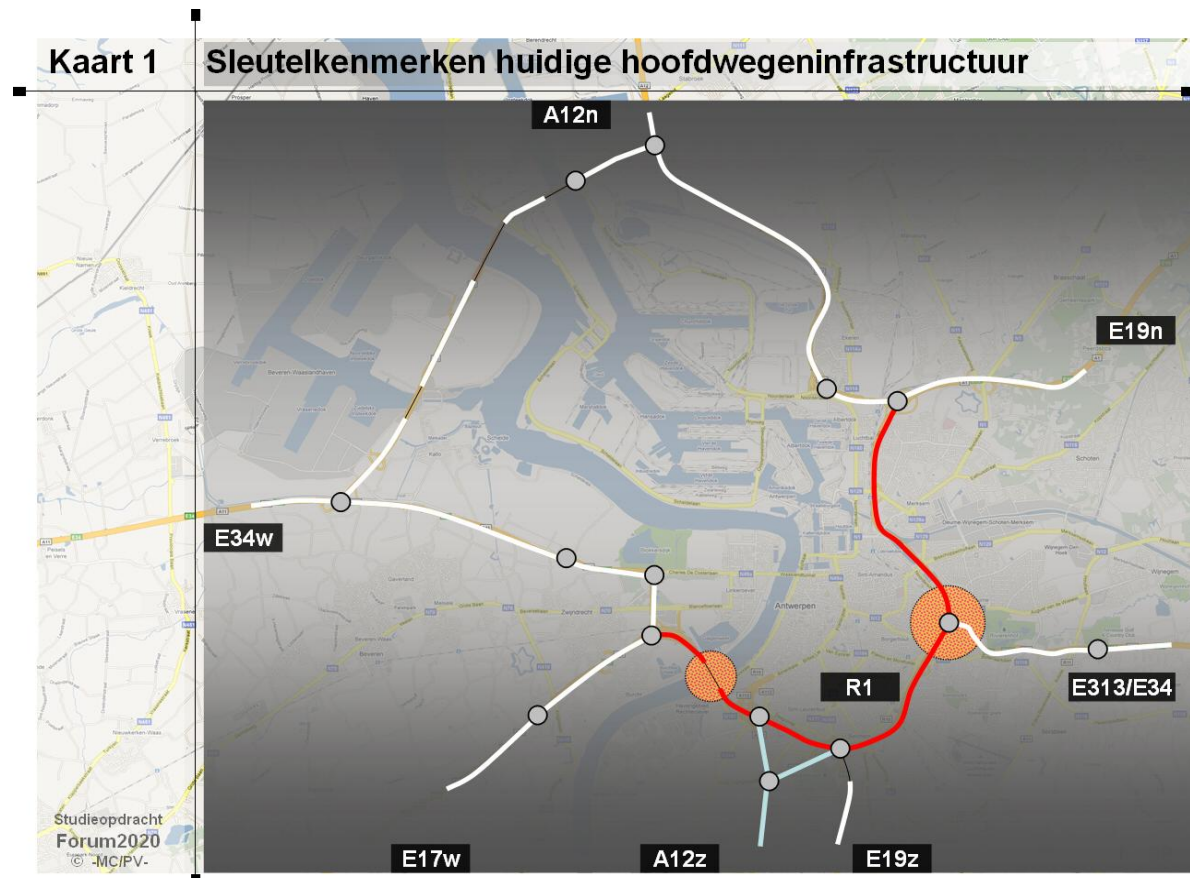
Enkele cruciale sleutelkenmerken van de huidige hoofdwegeninfrastructuur beletten dit (zie kaart 1).

- Antwerpen is een strategisch verkeersknooppunt met zes drukke snelwegen (A12, E19, E313, E19, E17, E34) die uitmonden op één tangentiële verzamelweg namelijk de niet gesloten Antwerpse ring R1.
- Op de verzamelweg R1 rijdt veel doorgaand verkeer – 80% van het vrachtverkeer en 40% van het personenverkeer moet niet in Antwerpen zijn – en de vermenging van het vooral lokaal personenverkeer met het hoofdzakelijk doorgaand vrachtverkeer is uniek.

Het netwerk openbaar vervoer is onvoldoende fijnmazig en heeft een uitgesproken radiale lay-out waardoor het een te beperkt alternatief biedt voor het lokaal personenvervoer met de auto.

Deze structuur van het hoofdwegennet en het onvoldoende dicht openbaar vervoer netwerk leidt tot chronische files, sluipverkeer en milieuoverlast. De aansluitingen met de zeer verkeersintensieve

oost-west as van de Ring R1, namelijk de Kennedytunnel, maar bijzonder het knooppunt ring/E313, vormen de belangrijkste bottlenecks in het hele systeem.



Uitgangspunten

Voor deze ingewikkelde en brede problematiek bestaat geen “golden bullet” oplossing. Iedere totaaloplossing zal een onderhandeld en maatschappelijk uitgepraat compromis moeten zijn tussen economische, verkeerstechnische, sociaal maatschappelijke en politieke haalbaarheid.

Een acceptabele totaaloplossing wordt niet bereikt door na te denken over deze problematiek vanuit een te strikt lokaal standpunt. Het verkeersknooppunt Antwerpen heeft niet alleen een stedelijk, voorstedelijk, regionaal maar ook een nationaal en internationaal karakter. Ieder strategisch plan van betekenis noodzaakt hechte samenwerking en overleg tussen stad, voorsteden, de omliggende regio (Waasland-Antwerpen-Kempen) en het Vlaams gewest.

Bij de ontlasting van de verkeersknoop Antwerpen mag niet voorbijgegaan worden aan twee belangrijke principes, namelijk:

- het opvangen en omleiden van het doorgaand verkeer – bijzonder het vrachtverkeer – vooraleer het de overbelaste ring R1 bereikt door bijkomende tangentiële verbindingswegen tussen de belangrijkste hoofdwegen, waardoor het doorgaand verkeer maximaal wordt gescheiden van het lokale stadsverkeer;
- het voorzien in alternatieven voor het autoverkeer naar en in de stad door uitbouw van de capaciteit aan openbaar vervoer en aan milieuvriendelijke alternatieven (onder meer

fietsverkeer) waardoor congestie, veiligheid en leefbaarheid in de stad en stadsrand kan worden verbeterd.

Criteria en gewichten

Er is geen unieke optimale oplossing voor het complexe probleem van de mobiliteit in en rond Antwerpen. Iedere oplossing is noodzakelijkerwijze een compromis tussen meerdere criteria: verkeersdruk, veiligheid, kostprijs, technische complexiteit, uitvoeringstermijn, gezondheids- en milieuaspecten, werkgelegenheid en politieke haalbaarheid. Niet iedereen is het eens over de gewichten die moeten toegekend worden aan ieder van deze criteria. Voor wie iedere dag naar Antwerpen pendelt, is de verkeersdruk en verkeersveiligheid belangrijk. Voor wie verantwoordelijk is voor de financiering en het financieringsrisico, geeft de netto kostprijs de doorslag. Wie infrastructuur ziet verschijnen naast zijn deur of boven zijn hoofd, heeft een begrijpelijke “nimby” (“not in my back yard”) reactie uit terechte bezorgdheid voor gezondheid en woonkwaliteit. Wat minstens kan gedaan worden, is een geïnformeerd debat organiseren door zo goed mogelijk na te gaan hoe ieder van de oplossingen scoort op de verschillende relevante criteria. Op basis van een geïnformeerd maatschappelijk en breed overleg kunnen de collectieve voorkeuren tot stand komen waardoor in het debat aan ieder criterium een gepast impliciet gewicht wordt toebedeeld.

Scenario keuze

In principe zijn een zeer groot aantal scenario's te bedenken waarvan men verhoopt dat ze een gunstig impact hebben op de mobiliteit in en rond Antwerpen. De discussie kan pas verhelderend gevoerd worden wanneer het aantal scenario's teruggebracht wordt tot een beperkt aantal, waarvan de kernkarakteristieken duidelijk verschillend zijn maar waarbij binnen ieder scenario varianten op deze kernkenmerken mogelijk blijven.

Bij de selectie van scenario's heeft Forum 2020 gekeken naar een geheel van projecten en/of maatregelen die technologisch realiseerbaar zijn, uitvoerbaar zijn binnen een redelijke termijn (10 jaar) en gesitueerd blijven in het ruimtelijk perspectief van het WAK gebied. Het gaat om scenario's die toekomstgericht zijn, met een planhorizon van 20-30 jaar zodat ze een antwoord bieden op de te verwachten toename van de mobiliteits- en leefbehoeften van de stedelijke en randstedelijke bevolking, van de logistieke activiteit van haven en industrie en van de transit via het strategisch wegenknooppunt rond de Antwerpse agglomeratie.

Hardware en software

De door het Forum 2020 weerhouden scenario's (zie verder) verschillen duidelijk in de kernkarakteristieken van de infrastructuur (“hardware”), maar handhaven een gemeenschappelijke visie op verkeersmanagement (“software”). In ieder van deze “hardware” configuraties is het noodzakelijk om congestie aan te pakken met slimme systemen van verkeersmanagement. Die zijn gebaseerd op een sociaal verantwoord maar effectief stelsel van congestieprijszetting, gekoppeld aan het vooraf informeren van de weggebruiker over de route met de minste kost. In de nabije toekomst zullen wagens en vrachtwagens uitgerust zijn met elektronische identificatie waarbij aanrekening van weggebruik op een administratief goedkope manier mogelijk wordt. Het volstaat om een aantal registratiepoorten te plaatsen op strategische punten van het hoofdwegennet om individuele gebruikers aan te rekenen voor het gebruik van de infrastructuur in functie van de intensiteit van het verkeer. Duidelijke visuele verkeersinformatie langs het hoofdwegennet kan de gebruikers vooraf informeren over de minimale kostenroute, waardoor ze via hun portemonnee

aangespoord worden om de minst drukke route te gebruiken. Deze “software” zorgt niet alleen voor de nodige prikkels om weggebruikers aan te sporen tot de meest effectieve aanwending van het verkeerswegennet maar genereert ook fiscale inkomsten. Die kunnen aangewend worden voor onderhoud van de wegen, bekostiging van de kapitaallasten van de infrastructuur, voor investeringen in alternatieven voor weggebruik – zoals openbaar vervoer en investeringen ten voordele van zwakke weggebruikers - of andere doeleinden van economische of sociale aard die de overheid waardevol acht. Hoewel de belangrijkste doelstelling van deze vorm van congestie prijszetting niet het genereren van inkomsten is, maar wel het sturen van het verkeer en gebruikers aan te sporen tot het vermijden van drukke routes, is het opbrengstgenererend potentieel – bijzonder in combinatie met een minimum off-peak tarief – aanzienlijk. De precieze modaliteiten van dit stelsel van “congestieprijszetting met tijdige informatie voor de weggebruiker over de minimum kostenroute” zullen variëren naargelang het infrastructuurscenario dat wordt gekozen, de financiële behoeften die men met dit stelsel gedekt wil zien en de sociale uitzonderingen die men in het systeem wenst op te nemen, maar het onderliggende principe is invariant in alle “hardware” scenario’s.

De scenario's

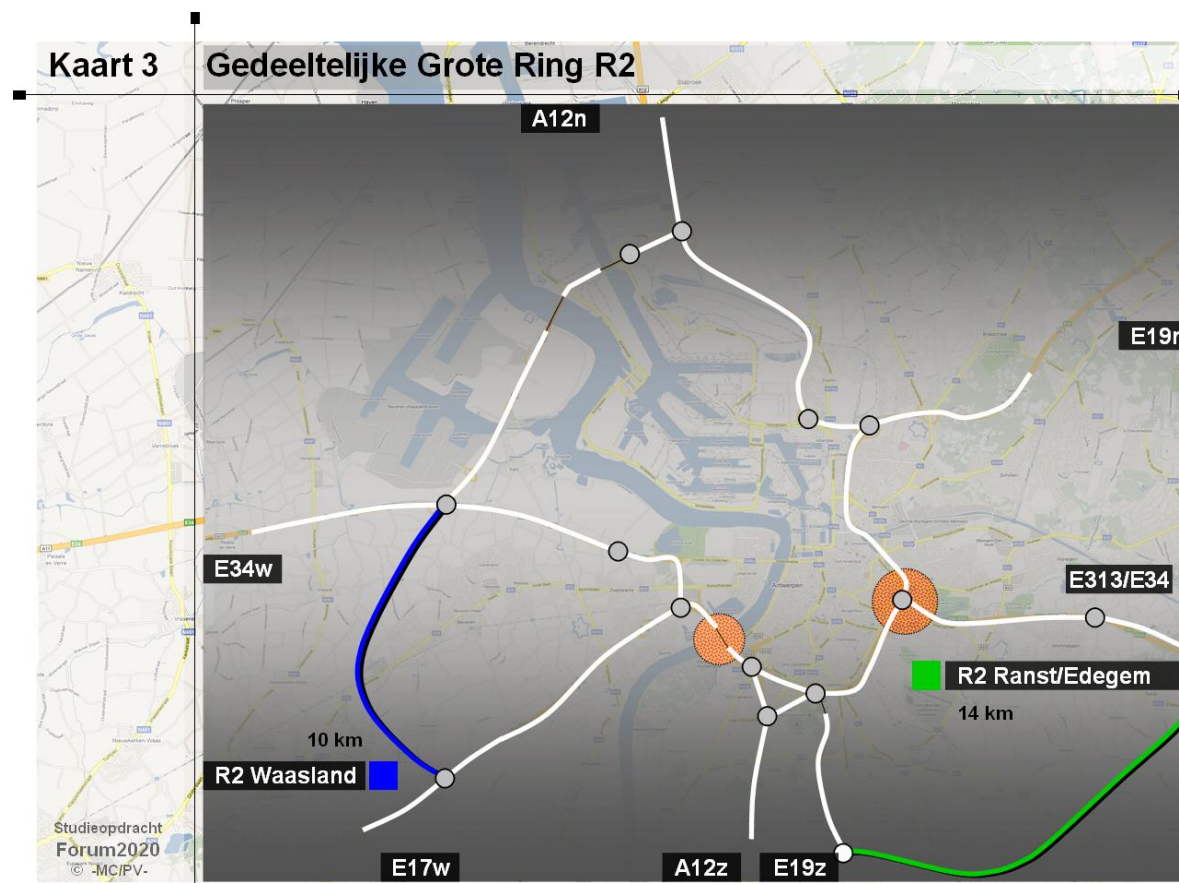
Forum 2020 heeft vier infrastructuurscenario's weerhouden: (i) een referentiescenario; (ii) een gedeeltelijke Grote Ring R2; (iii) een derde Schelde kruising (Oosterweel verbinding) en (iv) een combinatie (meccano) van tangentiële wegen. De scenario's verschillen in de sleutelkenmerken van het toekomstig hoofdverkeerswegennet.

In het *referentiescenario* wordt geen nieuwe hoofdwegeninfrastructuur aangelegd. Dit scenario omvat wel een aantal verbeteringen op het bestaande hoofdwegennet die zich opdringen door nieuwe (kosteneffectieve) technologische mogelijkheden of door internationale of nationale



reglementering op vlak van verkeersveiligheid. Het scenario omvat eventueel de uitvoering van een aantal projecten die de bestaande infrastructuur verbeteren zoals een extra tunnel aan de Tijsmanstunnel, bijkomende parallelwegen (voorstel Interwaas en F. Huts) of het vereenvoudigen van op- en afritsystemen (zie kaart 2).

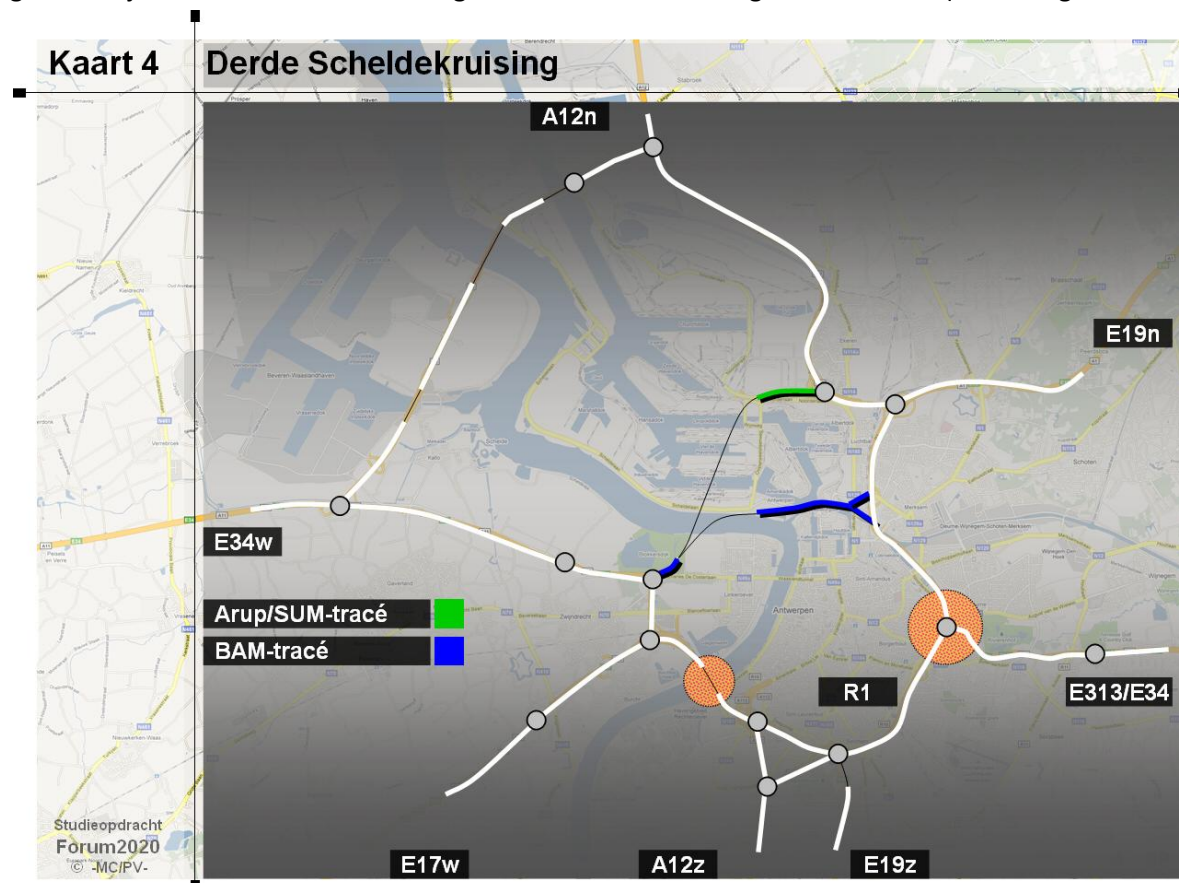
Het scenario *gedeeltelijke Grote Ring R2* (zie kaart 3) voorziet in de aanleg van een tangentiële en gesegmenteerde (tunnel)verbinding (10 km) in het Waasland tussen de E17 ter hoogte van Haasdonk en de E34 ter hoogte van het knooppunt naar Liefkenshoek en een tangentiële en gesegmenteerde (tunnel)verbinding (14 km) tussen de E19 ter hoogte van Edegem en de E313 ter hoogte van Ranst.



Met het scenario *derde Schelde kruising (Oosterweelverbinding)* (zie kaart 4) wordt de ring R1 in het noorden gesloten met aanleg van een nieuwe Schelde kruising. Dit scenario omvat een derde Schelde kruising, hetzij aansluitend op het tracé Lange Wapper zoals voorzien in het BAM Masterplan - de brugverbinding met aansluiting op de R1 ter hoogte Deurne-Merksem - hetzij op het tracé voorgesteld door Arup/SUM – de tunnelverbinding met aansluiting ter hoogte van de Noorderlaan.

Het *combi- of meccanos* scenario (zie kaarten 5, 6 en 7) omvat het creëren van een noordelijke bypass rond de Antwerpse agglomeratie door het combineren van drie tangentiële verbindingen: (i) een oostelijke bretel – een gesegmenteerde tunnel (T102) - tussen de E313 en de E19 die in synergie wordt aangelegd met de geplande spoorweginfrastructuur; (ii) een westelijke bretel – een

gedeeltelijk ondertunnelde verbinding - tussen de E17 ter hoogte van Melsele (industriegebied



Schaarbeek) en de E34 in Zwijndrecht (Canadalaan) en (iii) een noordelijke tangent meteen derde Schelde kruising.

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

Het combiscenario biedt ook de mogelijkheid om de westelijke tangent te combineren met de verbinding naar de Lange Wapper, wat de minst noordelijke aansluiting op de R1 ter hoogte van Deurne-Merksem oplevert, of met het tunnel tracé (Arup/Sum) met de meer noordelijke aansluiting ter hoogte van de Noorderlaan. Een tangent nog meer ten westen van beide voornoemde mogelijkheden is het traject dat in dit scenario is weerhouden.

Voorgaande omschrijving van de scenario's beperkt zich tot het aanduiden van de onderscheidende kenmerken van het hoofdwegennet. In ieder van deze scenario's moet de weginfrastructuur ook gecomplementeerd worden met een aangepast programma van verbetering van het openbaar vervoer. Ook in dit geval zijn tangentiële verbindingen prioritair om het bestaande voornamelijk radiaal tram- en busnetwerk aan te vullen.

Kaart 5

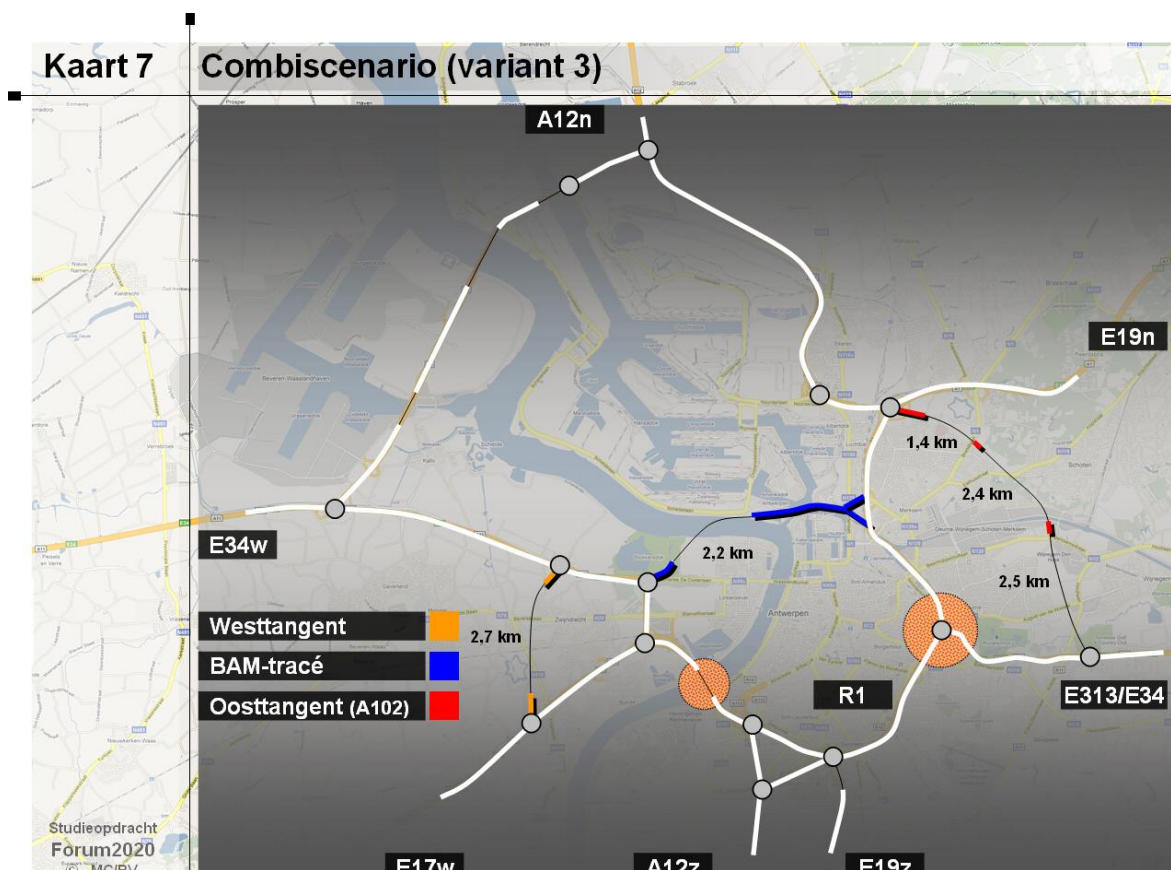
Combiscenario (variant 1)



Kaart 6

Combiscenario (variant 2)





Een evaluatie

Bij de keuze tussen dergelijke ingrijpende plannen is een afruil tussen meerdere criteria onontkoombaar. Om die keuze transparant te maken kunnen de relevante criteria worden opgesteld en de scenario's stuk voor stuk worden gerangschikt op hun merites. Dit maakt de keuze enkel transparant, niet gemakkelijker, omdat ieder scenario onvermijdelijk zijn sterke en zwakte punten heeft.

Forum 2020 ziet als belangrijkste criteria: het (gunstig) effect op de mobiliteit (vermindering congestie, bereikbaarheid, tijdsbesparing, veiligheid, enz.), de (netto) kostprijs (investerings- en onderhoudskosten, mogelijkheden van terugverdien effecten door rekeningrijden), de uitvoeringstermijn (aanlooptijd, uitvoering), de effecten op gezondheid en milieu (bevolking in het betrokken gebied, incidentie van uitstoot, enz.), de directe toegevoegde waarde (tewerkstelling in de bouwsector, onderhoud, toelevering, enz.) en de politieke haalbaarheid (reacties van actiegroepen, maatschappelijk draagvlak, enz.)

Het Forum 2020 heeft noch de pretentie, noch de mogelijkheden om dé definitieve kostenbaten studie en sociaal economische evaluatie van het Antwerps mobiliteitsprobleem op te maken. Toch waagt het Forum 2020 zich aan het opstellen van een verdedigbare rangorde in de scenario's op verschillende relevante criteria. Deze rangorde is gebaseerd op het studiewerk van de adviseurs van het Forum, van deskundigen, van "expert opinion", van studie van literatuur en documentatie, en op grond van discussies met betrokken partijen met intense kennis van het dossier.

Onderstaande tabel vat de verkregen beoordelingen samen (1= beste score, 4= slechtste score).

Forum 2020 Memorandum

<i>Criteria/Scenario</i>	<i>Referentie scenario</i>	<i>Gedeeltelijke Grote Ring</i>	<i>Oosterweel varianten</i>	<i>Combi met noordelijke bypass</i>
<i>Mobiliteit</i>	4	3	2	1
<i>Kostprijs</i>	1	2	3*	4**
<i>Uitvoeringstermijn</i>	1	4	2*	3
<i>Gezondheid & milieu</i>	4	2	3	1
<i>Toegevoegde waarde</i>	4	3	2	1
<i>Maatschappelijke haalbaarheid</i>	1	4	3	2

* exclusief aanleg Stedelijke Ringweg en aanpassingen aansluiting met R1

** inclusief T102

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

Mobiliteit en verkeersveiligheid

Uit analyses van de verkeersstromen blijkt dat het combiscenario de grootste mogelijkheden biedt om het verkeer in en rond Antwerpen op een snelle, kosteneffectieve en veilige manier af te wikkelen. De belangrijkste reden is dat dit scenario een structureel antwoord biedt op de centrale problematiek van de Antwerpse verkeersknoop namelijk het opvangen van doorgaand verkeer – vooral vrachtverkeer – door alternatieve aaneengesloten tangentiële routes (bretellen) in de plaats van het gebruik van de oververzadigde R1. Het scenario ontlast ook het belangrijkste Antwerpse verkeersknelpunt namelijk de aansluiting R1/E313, wat andere scenario's niet of slechts in beperkte mate doen. Ook wordt het doorgaand verkeer in dit scenario maximaal gescheiden van het stadsverkeer en het vrachtwagenverkeer van het personenverkeer. Dit scenario is bovendien in staat om de toekomstige groei in de mobiliteit op te vangen. Het combiscenario biedt – mits een aantal voorwaarden – de mogelijkheid om de R1 tot een stadsweg om te vormen en het ruimtegebruik rond de R1 te heroriënteren. In alle andere scenario's – met uitzondering van de gedeeltelijke Grote Ring – blijft de R1 de cruciale tangentiële hoofdweg tussen de belangrijke radiale verkeersaders in en rond Antwerpen. Geen van de andere scenario's biedt een structurele oplossing voor de belangrijkste file oorzaak namelijk de R1/E313 aansluiting.

Kostprijs

In het referentiescenario worden geen mega infrastructuurwerken uitgevoerd. Dit scenario is daarom het "goedkoopst". Gekoppeld aan een stelsel van congestieprijszetting kan dit scenario zelfs fiscaal renderend worden gemaakt met inkomsten die aanzienlijk kunnen zijn.

Ook het aanleggen van de gedeeltelijke Grote Ring is een goedkopere oplossing dan de aanleg van de Oosterweel verbinding – waarvan de kostprijs geraamd wordt op minstens 2,6 à 2,7 miljard euro naargelang de varianten (tunnel of brug, zonder eventuele aanpassingen aansluiting met R1). Bij gedeeltelijke intunneling van deze partiële Grote Ring neemt de kostprijs wel navenant toe.

De aanleg van de complete combi of meccano – rekening houdend met de synergie met de geplande spoorwegverbinding op de oostelijke tangent – is de duurste oplossing. De kostprijs wordt geraamd op 3,3 miljard euro, inclusief de aanleg van de T102 (1,2 miljard euro). Het combiscenario biedt wel de mogelijkheid om de drie onderdelen gefaseerd uit te voeren.

Ramingen van de potentiële fiscale inkomsten uit een gepast stelsel van congestieprijzen wijzen erop dat de financiering van de investeringskosten van elk van deze scenario's uit deze fiscale meerontvangsten realistisch is. Duurdere scenario's vergen uiteraard een hoger tarief dan minder dure scenario's, maar de orde van grootte van de noodzakelijke tarieven blijven maatschappelijk verdedigbaar.

Uitvoeringstermijn

Het is aannemelijk dat aanpassingswerken en verbeteringswerken van de bestaande infrastructuur in het referentiescenario het snelst te operationaliseren zijn. Ook de projecten van het scenario Oosterweelverbinding (tracé Masterplan) zijn wellicht op relatief korte termijn uitvoerbaar aangezien alle belangrijke procedures met goed gevolg zijn doorlopen en het noodzakelijke studiewerk voor de uit te voeren bouwwerken ver gevorderd is.

Voor de realisatie van de gedeeltelijke Grote Ring en voor het combiscenario mag men zich verwachten aan een aanloop fase voor procedures en studie die een aantal jaren zal duren alvorens men tot realisatie kan overgaan. Het voordeel van het combiscenario is wel dat het modulair is en dat men de realisatie van het scenario kan spreiden over de tijd, in functie van de budgettaire mogelijkheden.

Gezondheid en milieu

De negatieve impact op gezondheid van de bevolking in de onmiddellijk nabijheid van zware verkeersaders blijkt overduidelijk uit de uitgebreide recente medische literatuur gepubliceerd in gerenommeerde internationale tijdschriften.

Voor de beoordeling van het aspect gezondheid en milieu gebruikt het Forum 2020 de omvang van de bevolking die in de onmiddellijke nabijheid van open verkeersinfrastructuur woont als indicator.

Het referentiescenario is wellicht de meest schadelijk situatie. De druk op het milieu en de gezondheid in het referentiescenario is zeer groot omwille van de hoge intensiteit van het verkeer in de onmiddellijke nabijheid van het stedelijk centrum en de drukbevolkte stadsrand.

Ook de gedeeltelijke Grote Ring – zelfs rekening houdend met gedeelten van het traject in tunnels – loopt vrij dicht bij een aantal grote bevolkingskernen.

Ook het scenario Oosterweelverbinding – bijzonder in de variant Lange Wapper – scoort slecht omdat deze open infrastructuur de grote bevolkingsconcentraties in het noorden van Antwerpen zeer dicht passeert.

Het combiscenario is het minst schadelijk alternatief. Grote gedeelten van de infrastructuur zitten in tunnels en lopen langs industriezones of zijn relatief ver verwijderd van belangrijke woonzones.

Directe toegevoegde waarde

Een belangrijk aspect van de keuze tussen scenario's is de directe toegevoegde waarde die wordt gecreëerd door deze omvangrijke infrastructuurwerken en bouwprojecten. Die toegevoegde waarde

omvat de directe tewerkstelling en de benutting van de capaciteit van de bouwsector en de met de bouw aanverwante activiteiten. De toegevoegde waarde is uiteraard sterk gecorreleerd met de kostprijs van de investeringsprojecten. In de regel geldt dat bouwprojecten met een hogere kostprijs ook meer directe toegevoegde waarde scheppen. Daarom is de score op dit criterium de inverse van de score op kostprijs.

Maatschappelijke haalbaarheid

Tot slot is er het criterium van de maatschappelijke haalbaarheid. Hiermee wordt voornamelijk het maatschappelijk draagvlak voor de verschillende scenario's bedoeld. Op basis van uitvoerige contacten met het maatschappelijk middenveld, actiegroepen, politieke verantwoordelijken en mandatarissen wordt weliswaar de inertie van het referentiescenario algemeen verworpen maar blijft het vinden van een breed draagvlak voor de andere scenario's moeilijk.

Na het referendum van 18/10/2009 kan men moeilijk besluiten dat er een breed draagvlak is rond het scenario Oosterweel. Op basis van de contacten met actiegroepen en beleidsverantwoordelijken in de randgemeenten die op het traject liggen van de Grote Ring blijkt ook een sterk latent verzet tegen dit scenario. Bij de uitwerking van het combiscenario werden de bezwaarlijke elementen voor wonen, milieu en ruimtelijk impact zorgvuldig opgelijst. Verder werd afgetoetst met lokale verantwoordelijken en actiegroepen op welke manier de negatieve "footprint" van dit scenario zo beperkt mogelijk kan worden gehouden.

Conclusies en aanbevelingen

Afgezien van voorgaande bevindingen over de verschillende scenario's en hun voor- en nadelen heeft het proces van overleg en discussie in het Forum 2020 en tussen het Forum 2020 en talrijke gesprekspartners geleid tot een aantal bijkomende algemene inzichten die men als aanbevelingen wil meegeven aan de besluitvormers.

1. Een maatschappelijk acceptabele totaaloplossing wordt niet bereikt door na te denken over deze problematiek vanuit een te strikt lokaal standpunt of met een te strikte technische aanpak. Ieder strategisch plan van betekenis noodzaakt hechte samenwerking en breed overleg tussen stad, voorsteden, de omliggende regio (WAK gebied) en het Vlaams gewest. Niet alleen verkeerstechnische oplossingen zijn van belang maar ook maatschappelijke bekommernissen zoals gezondheid, milieu en de leefbaarheid van de omgeving.
2. Bij het zoeken van oplossingen voor een dergelijk strategisch en complex probleem lijkt het aangewezen om de formulering van een strategisch concept, de uitwerking van project en de opvolging en uitvoering ervan te scheiden. Iedere fase vereist een andere aanpak en competentie, gaande van politiek en maatschappelijk overleg in de fase van conceptvorming waarbij communicatie een centrale rol speelt, tot technisch en financieel toezicht in de fase van uitvoering waarin projectplanning en –opvolging sleutelcompetenties zijn.
3. Een duurzame en structurele oplossing voor de Antwerpse verkeersknoep moet vertrekken van het principe om het doorgaand verkeer op te vangen en rond te leiden vooraleer het de R1 bereikt zodat (personen)stadsverkeer en doorgaand (vracht)verkeer in een vroeg stadium kunnen worden gescheiden.
4. Iedere duurzame en structurele oplossing voor de mobiliteit in en rond Antwerpen veronderstelt een integrale benadering waarbij tegelijk wordt ingezet op het openbaar vervoer en andere milieuvriendelijke verkeersdragers.

5. Een duurzame en structurele oplossing bestaat niet enkel uit “hardware” – een gepaste infrastructuur – maar ook uit “software” namelijk een slim en technologisch up to date systeem van congestieprijszetting dat de weggebruikers aanspoort de infrastructuur zo goed mogelijk te gebruiken en tegelijk fiscale inkomsten genereert.
6. Iedere keuze veronderstelt een afruil tussen verschillende aspecten – mobiliteit, economie, leefbaarheid, haalbaarheid, etc. Het Forum 2020 is van oordeel dat het combiscenario een goed verdedigbaar compromis is tussen de verschillende criteria en aspecten en de vergelijking met andere scenario’s kan doorstaan. Het scenario is ook flexibel, faseerbaar en tot op zekere hoogte te combineren met andere voorstellen.

Het is duidelijk dat een finale keuze afhangt van de gewichten die men toekent aan de verschillende criteria. Wie budgettaire implicaties laat doorwegen, kiest voor het referentiescenario (met aangepaste inkomstengenererende “software”). Wie snelheid van uitvoering laat doorwegen, kiest voor het Oosterweel (brug)scenario, (mits het project in zijn oorspronkelijk geplande vorm wordt uitgevoerd). Wie mobiliteit en veiligheid laat doorwegen, kiest voor de combi (meccano), een scenario dat ook goed scoort op gezondheid en milieu. Het maatschappelijk debat over deze scenario’s zal hoe dan ook impliciete gewichten moeten toekennen aan de verschillende criteria en moet leiden tot een onvermijdelijke afruil tussen kostprijs, mobiliteit, gezondheid en milieu, snelheid van oplossing, werkgelegenheid en benutting van capaciteit van de bouwsector. Het Forum 2020 hoopt dat het met deze constructieve reflectie en denkpijles een bijdrage heeft geleverd tot een verantwoorde en duurzame keuze.

22 februari 2010

ⁱ De leden van het Forum zijn: prof. Bruno De Borger; Christian Leysen; Geert Noels; prof. Walter Nonneman; Robert Restiau; Nicolas Saverys; Jan van den Nieuwenhuijzen; Jan Vercammen; Jean-Jacques Westerlund; prof. em. Willy Winkelmans. Jo Van Dierdonck vervoegde het forum als financieel expert.

ⁱⁱ Het Forum is bijzondere dank verschuldigd aan Manu Claeys en Peter Verhaeghe voor het deskundig technisch adviesrapport dat in een afzonderlijk document beschikbaar is.