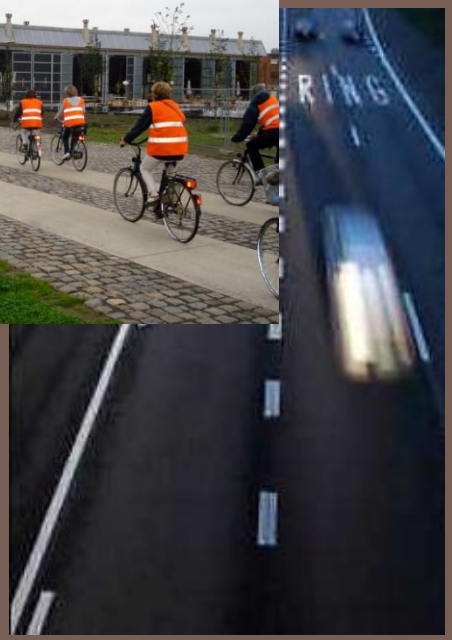


TOELICHTING HOORZITTING VLAAMS PARLEMENT

Brussel, 4 maart 2010

Forum Mobiliteit Regio Antwerpen 2020

- Forum Mobiliteit Regio Antwerpen 2020
- Uitgangspunten
- Methode
- Hardware en software
- De scenario's & evaluatie
- Conclusies en aanbevelingen

Forum Mobiliteit Regio Antwerpen 2020

- Antwerpse bedrijfsleiders & academici

  Bruno De Borger (prof), Christian Leysen (Ahlers nv), Geert Noels (Econopolis nv), Walter Nonneman (prof), Robert Restiau (Brabo nv), Nicolas Saverys (Exmar nv), Jan van den Nieuwenhuijzen (SD Worx nv), Jan Vercammen (Egemin nv), Jean-Jacques Westerlund (Westerlund Group nv), Willy Winkelmans (prof em), en *Jo Van Dierdonck (onafhankelijk financieel expert)*
- Ambitie: een constructieve bijdrage leveren tot een duurzame oplossing van de mobiliteitsproblemen in Antwerpen, Oost-Vlaanderen en Limburg
- Studie-opdracht aan Manu Claeys en Peter Verhaeghe met afzonderlijke rapportering
  - Topics : Probleemstelling - Hoofdwegennet – Onderliggend wegennet- Openbaar vervoer – Haven & slimme logistiek - Beheerstructuur

Uitgangspunten

- A-politiek en zonder a priori
- TINA ('there is no alternative') argumentatie overstijgen
- Studie en dialoog stimuleren creatieve oplossingen
- Samenwerkingsmodel ('win-win' situaties nastreven)
  - Conflicten en machtsargument overstijgen !
    - Antwerpen vs. Vlaanderen
    - Stad vs. Rand
    - Bedrijfsleven vs. Actiegroepen
    - Stadsontwikkeling vs. Mobliliteit
    - Politieke tegenstellingen
  - Belangrijke infrastructuurwerken & langetermijnoplossingen moeten breed draagvlak hebben

Kaart 1 Sleutelkenmerken huidige hoofdwegeninfrastructuur

Studieopdracht
Forum2020
© -MC/PV-

Aanpak

- Geen “golden bullet” oplossing, altijd compromis tussen economische, verkeerstechnische, sociaal maatschappelijke en politieke haalbaarheid
- Te strict (Antwerps) standpunt leidt niet tot een aanvaardbare totaaloplossing (samenwerking en overleg tussen stad, voorsteden, omliggende WAK regio, Gewest noodzakelijk)
- Opvangen en omleiden van doorgaand (vracht)verkeer vooraleer het de R1 bereikt door bijkomende tangenten om doorgaand en lokaal verkeer maximaal te scheiden
- Alternatieven voorzien voor autoverkeer naar en in de stad door uitbouw van openbaar vervoer en milieuvriendelijke alternatieven

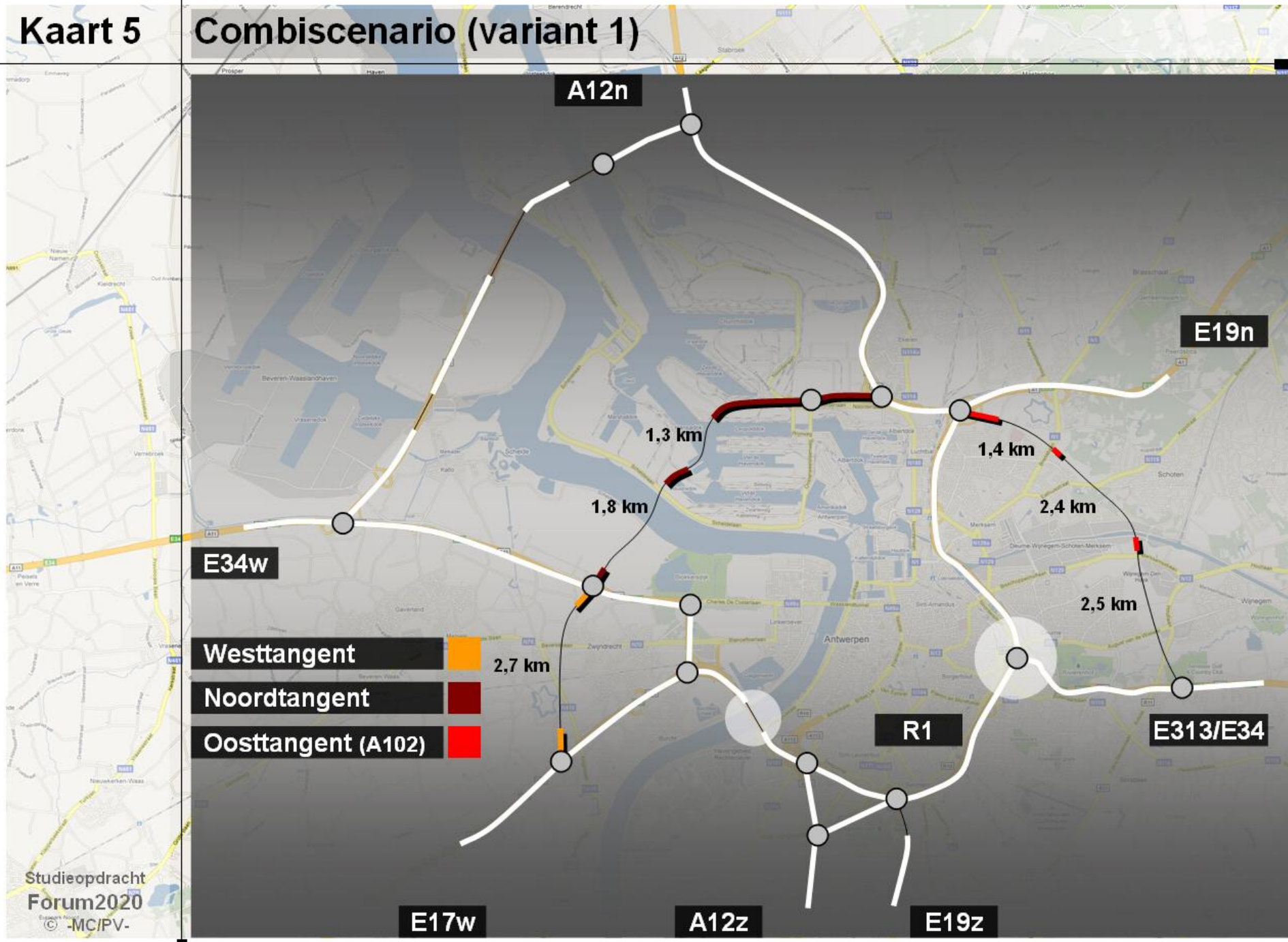
Methode

- Geen “unieke optimale” oplossing, wel een aanvaardbaar compromis tussen meerdere criteria
  - verkeersdruk en veiligheid (mobiliteit)
  - kostprijs
  - uitvoeringstermijn
  - gezondheid en milieu
  - toegevoegde waarde (werkgelegenheid, bouwcapaciteit)
  - maatschappelijke & politieke haalbaarheid
- Scenario: keuze beperken tot een beperkt aantal basisscenario’s die verschillen qua hoofdwegennet (met varianten binnen basisscenario’s)
- Een evaluatie en beredeneerde rangschikking van ieder van de basisscenario’s op elk van de criteria
- Gewichten aan de criteria zijn resultaat van maatschappelijk en politiek debat

Conclusies en aanbevelingen

- Samenwerking en breed overleg tussen stad, voorsteden, omliggende regio (WAK) en Vlaams gewest en meenemen breed spectrum aan bekommernissen
- Scheiding strategie, uitwerking projecten, opvolging en uitvoering
- Doorgaand verkeer voor R1 opvangen en scheiden van doorgaand (vracht)verkeer van locaal (personen)verkeer
- Hardware complementeren met software
- Afruil tussen verschillende aspecten – mobiliteit, economie, leefbaarheid, haalbaarheid
- Combinatie-scenario als verdedigbaar compromis tussen criteria: flexibel, faseerbaar, te combineren met andere voorstellen

Kaart 5 Combiscenario (variant 1)



Vraag en antwoord : zie www.forum2020.be

- Ontsporingen projectbeheer uit het verleden zijn geen maatstaf voor de toekomst (zowel wat kost als tijd betreft).
- Uitvoering aanbevelingen 'Versnelling Infrastructuurwerken' zal voorbereidingstermijnen verkorten en geeft Vlaamse regering meer beleidsruimte.
- Ongeacht al dan niet opname begroting (ESA95 neutraliteit), blijven financierings- en terugbetalings-uitdaging ongewijzigd.
- Financiering via 'tolheffing' is beleidskeuze Vlaamse regering.