

**CHRISTIAN LEYSEN** pleit voor 'verzuimd noch gepolitiseerd' plan

# Oosterweel verdient een ongebruikelijke demarche

**D**e moeizame weg naar een duurzame oplossing voor de mobiliteit in en rond Antwerpen heeft al heel wat inkt doen vloeien. Het aantal keren dat 'beslist' werd is niet te tellen. Toch staan we op een belangrijk kruispunt. Vlaanderen moet vandaag keuzes maken. En die keuzes betekenen meer dan 'beslissen'... iets wat al te vaak niet meer betekende dan dat we ons zelf wilden feliciteren 'beslist te hebben'. Het is meer dan tijd keuzes te maken die zich enten op een duurzame en toekomstgerichte oplossing met een breed maatschappelijk draagvlak. 'Voortschrijdend inzicht' is een mooie omschrijving om met zijn allen toe te geven dat we vandaag meer weten dan tien jaar geleden en om het geweer van schouder te veranderen om echt vooruitgang te boeken.

Twee fenomenen blijven ons bij. Allereerst de positieve betrokkenheid van velen om een duurzame oplossing te zoeken en eraan mee te werken. Wie had gedacht dat bedrijfsleiders, academici en actiegroepen zich gemeenschappelijk zouden scharen achter een project om het dossier uit het slop te trekken? Het Meccanotraccé (dat een ruimere cirkel rond Antwerpen trekt dan het BAM-traccé. Het bestaat uit 'bretellen' die bestaande wegen verbinden, nvdr) is de resultante van de wil om een uit de hand gelopen infrastructuurproject weer in goede banen te leiden. De opbouw in open dialoog met de stadsbesturen van Antwerpen en de randgemeenten was een mooi

voorbeeld van hoe het wel kan.

Als tweede fenomeen blijft ons verbazen de grote moeite van structuren in Vlaanderen om participatie van niet verzuimde noch gepolitiseerde stakeholders in het beslissingsproces toe te laten. Het Forum 2020 heeft de overheid aangeboden zijn werkstuk aan te reiken, maar moest vaststellen dat contacten gemeden werden, op twee beleefdheids gesprekken na. Het is dan ook niet te verbazen dat de overheid op basis van onvolledige documenten overhaaste analyses van ons Meccanotraccé liet opmaken. Het is niet leuk voor de auteurs noch bevorderlijk voor het imago van de overheid dat onvolledige en onjuiste informatie naar de pers werd doorgespeeld. Dit valt wellicht te verklaren door de ongebruikelijke demarche. Maar een dossier dat al meer dan tien jaar aansleept verdient een ongebruikelijke demarche.

## Echte keuzes maken

De Vlaamse regering mag derhalve het werkstuk van het Forum 2020 niet naast zich neerleggen en moet nu echte keuzes maken, eerder dan in het kader van een partijpolitieke agenda de 'zoveelste' beslissing te nemen. Verder gaan met dezelfde werkmethode zal leiden tot dezelfde (zeer magere) resultaten. Beslissingen zonder impact en opnieuw jarenlang sukken en bakkeleien over wat nu juist beslist is, kan geen oplossing zijn.

De keuzes die de Vlaamse regering

moet nemen, zijn viererlei:

- Zonder dralen intelligente verkeerssturing opstarten. Het voorstel van VAB om gedurende piekuren tijdens een proef fase de Liefkenshoektunnel tolvrij te maken kost wel iets, maar is een kortetermijnactie die toelaat principes rechtstreeks in de praktijk om te zetten. Verkeersborden installeren voor transitverkeer dat meer doet dan te waarschuwen voor de doorlooptijd via Antwerpen, maar route advisering inhoudt, kan ook op relatief korte tijd gebeuren. Zoveel andere mogelijkheden waarvan de technologie reeds voorhanden is, kunnen later ingeschakeld worden.

- Vastleggen dat zoals in andere steden (denk maar aan Lille en Lyon) het doorgaand verkeer rond en niet door het stadscentrum zijn weg moet vinden. De keuze voor 'bretellen' opgenomen in het Masterplan 2020 van de Vlaamse regering is een stap in de goede richting, maar staat haaks op de wens het BAM-traccé voor een Scheldeoeververbinding te behouden.

- De opdracht geven om een duurzame mobiliteitsoplossing te faseren en opnieuw aan te besteden en durven de prioriteiten weer te bepalen in functie van bovengangende keuzes: 'bretellen eerst'. Dit zal toelaten om sneller tot resultaten te komen en de kosten in de tijd te spreiden rekening houdend met de moeilijke financiële context.

- Het maatschappelijk draagvlak herstellen door de dialoog aan te gaan met al degenen die het goed menen



● Christian Leysen is voorzitter van het Antwerpse havenbedrijf Ahlers. Hij schreef deze bijdrage samen met ondernemer Nicolas Saverys. Beiden zijn initiatiefnemers van Forum 2020, dat met het Meccanotraccé een alternatief uitwerkte voor het mobiliteitsplan met de Lange Wapper.

● Het Oosterweeldossier staat vandaag op de agenda van de Vlaamse regering. Opnieuw.

met Vlaanderen en Antwerpen maar geen deel uitmaken van de administratie noch een politiek mandaat bekleeden.

Alle betrokkenen, alle partijen op zijn minst hebben hun mening herzien of bijgestuurd in de loop van de voorbije maanden. Het vraagt visie en moed om de bakens juist te zetten. Maar doen de actiegroepen dat vandaag ook niet door te pleiten voor 20 kilometer nieuwe snelwegen rond Antwerpen, waar zij gewoonlijk enkel voor meer groen pleiten?

Het Oosterweeldossier kan een voorbeeld worden van hoe Vlaanderen kiest voor een nieuwe en toekomstgerichte aanpak van echt 'slimme' logistiek. Slim door intelligente verkeerssturing, slim door doorgaand verkeer ver van de stad te houden, slim door gebruik te maken van het aangeboden brede draagvlak voor het 'Meccanotraccé'.