

Reactie op berichtgeving in de krant De Standaard 5 maart 2010

Volgens de krant De Standaard van 5 maart analyseerde het Vlaams Verkeerscentrum het vorige week voorgestelde meccanoplan van Forum 2020 en 'verwees het Centrum het plan naar de prullenmand'.

Tot op heden nam het Vlaams Verkeerscentrum geen contact op met het Forum 2020, noch om gegevens te verkrijgen over het plan noch om de resultaten van welke analyse dan ook voor te leggen. Het Verkeerscentrum slaagt er blijkbaar in om een analyse te maken van een voorstel zonder detailgegevens hierover. Dat het Vlaams Verkeerscentrum op enkele dagen tijd een analyse kon maken van zo'n complex dossier van het Forum zonder enige vorm van dialoog of informatieuitwisseling is uiterst merkwaardig.

Dat deze conclusies bovendien ook hun weg vinden naar de pers op officieuze wijze is opmerkelijk. Het is niet gebruikelijk noch deontologisch correct dat een administratie op deze wijze haar taak vervult.

Hierbij weze opgemerkt dat deze analyse van het Vlaams Verkeerscentrum tot dusver het enige DAM-document is dat wordt vrijgegeven. Alle andere DAM-documenten genieten blijkbaar een andere behandeling.

Het voorstel van Arup/SUM, ontwikkeld in opdracht van het stadsbestuur van Antwerpen, werd in het najaar van 2009 op gelijkaardige wijze weggeschreven door het Vlaams Verkeerscentrum. Alhoewel het Verkeerscentrum in de persoon van de heer Eddy Peetermans actief was in de begeleidingscommissie van die studie, werden tijdens de studieperiode geen fundamentele commentaren gegeven op het studiewerk van Arup/SUM. Pas na afloop van de Arup/SUM-studie schreef de heer Peetermans een vernietigende analyse van de Arup/SUM-studie. Deze analyse werd drie maanden ingehouden en naar buiten gebracht één week voor het referendum. Nooit werd deze analyse voorafgaandelijk afgetoetst bij het onderzoeksbureau Arup/SUM of bij de stad Antwerpen, opdrachtgever van de studie.

We kunnen hieruit enkel concluderen dat het Vlaams Verkeerscentrum zich met deze houding als verdediger van één specifiek project opstelt, en niet als een constructieve partner bij het vinden van een oplossing voor de Antwerpse mobiliteitsproblematiek.

Op basis van een krantenartikel inhoudelijk en op volledige wijze reageren op een analyse die niet werd overgemaakt aan het Forum 2020 zelf is onbegonnen werk, ongeacht het feit dat deze handelswijze onaanvaardbaar is.

Wat met de vaststelling dat in het artikel van De Standaard alleen het veronderstelde autoverkeer op de oostelijke bretel en op de derde Scheldekruising wordt vermeld? Over vrachtwagens ontbreken alle gegevens, terwijl het meccanoscenario in eerste instantie net geconcipieerd werd om het vrachtverkeer weg te houden van de zuidelijke ring.

Forum 2020 berekende dat op de oostelijke bretel alleen al aan havengerelateerd verkeer dagelijks ruim 10.000 vrachtwagens zouden rijden. Van deze verkeersstroom geen spoor in het krantenbericht.

Volgens het krantenbericht zou het Verkeerscentrum stellen dat op die oostelijke bretel amper duizend auto's per uur zouden rijden in elke richting. In 1998 hanteerde de Vlaamse administratie echter heel andere cijfers in verband met hetzelfde tracé. In de Masterplan-nota *Prioriteiten der prioriteiten* van 1998 werd de geplande A102 (= oostelijke bretel) nog als belangrijk beschouwd voor het oplossen van congestie op de Antwerpse ring en zelfs als onmisbaar tweede luik bij de aanleg van een derde Scheldekrusing in het noorden, 'indien de automobiliteit met financiële en andere maatregelen niet voldoende kan beheerst worden'. Aanbevolen werd om het tracé te vrijwaren, op basis van deze evaluatie:

A102 Merksem-Wommelgem (W2). Deze nieuwe verbinding scoort goed qua bezetting 61.000 voertuigen per etmaal. Er wordt een korte congestieloze verbinding tussen de haven en het hinterland gerealiseerd en werkt ook ontlastend voor plaatselijke wegen, o.a. de oversteek van het Albertkanaal.

In 1998 becijferde de Vlaamse overheid dat de geplande A102 (= oostelijke bretel) 'goed scoort qua bezetting', met dagelijks 61.000 voertuigen. Twaalf jaar later stopt de teller van het Vlaams Verkeerscentrum op amper duizend auto's per uur.

Eenzelfde vaststelling in verband met de Derde Scheldekrusing: opnieuw vermeldt de krant alleen cijfers voor autoverkeer. Het Verkeerscentrum stelt dat deze Scheldekrusing zo'n tweeduizend auto's per uur zou verwerken. Dit komt overeen met berekeningen van het Forum 2020, met name een 30.000 auto's per dag. Maar ook hier: de bypass is in eerste instantie voor vrachtverkeer geconcentreerd. Forum 2020 becijferde dat het bijkomend om ruim 30.000 vrachtwagens per dag, ofwel 60.000 personenwagenequivalenten gaat. Het is opnieuw onduidelijk waar deze verkeersstroom gebleven is in de berekeningen van het Vlaams Verkeerscentrum.

In 1996 ontwikkelde Eddy Peetermans van het Vlaams Verkeerscentrum een multimodaal model om de mobiliteitsproblematiek van de Antwerpse regio te onderzoeken. Een van de eerste conclusies die het model produceerde was het voorstel voor het bouwen van een Oosterweelverbinding.

Wat men met een verkeersmodel aanvangt, hangt af van een vooraf bepaalde houding. Elk probleem kan men hetzij negatief, hetzij positief benaderen. De negatieve benadering onderzoekt een voorstel op een zo eng mogelijk wijze en focust zich op welke parameters een voorstel negatief kunnen belichten.

Een positieve benadering, die de voorkeur geniet van het Forum 2020, bestaat erin om aan de hand van een model de eventuele zwakke schakels van een voorstel te belichten. In tweede orde gaat men die dan samen met de aanbengers van een voorstel analyseren. Men zal daarbij evalueren welke parameters kunnen aangepast worden in een voorstel om de kwaliteit ervan te verbeteren. Telkens gaat het over een volledige afweging van verschillende componenten. Elke mobiliteitsoplossing heeft immers ook gevolgen voor de economische ontwikkeling van de haven, de stadsontwikkeling en de gezondheid van

de omwonenden. Tijdens de parlementaire zitting gisteren heeft het Forum 2020 voor een dergelijke analyse haar steun en medewerking toegezegd.

Het Vlaams Verkeerscentrum slaat de bal volledig mis wanneer het verkeerde gissingen maakt over het voorgestelde heffingsmodel van Forum 2020 en daaruit conclusies trekt in verband met welke chauffeurs waar wat zullen moeten betalen. Ook in dat verband nam het Vlaams Verkeerscentrum nooit contact op met het Forum 2020. Toch poneert het Verkeerscentrum dat 'in de eerste plaats de vele automobilisten die naar de stad rijden zullen moeten betalen om het doorgaande verkeer weg te houden van de stad'. Deze analyse is fout, want het Forum 2020 heeft duidelijk gesteld dat een heffingsmodel waarbij in- en uitkomend verkeer gratis van en naar de stad blijft rijden mogelijk is.

In het krantenbericht staat nog deze cryptische zin: 'Twintig jaar geleden zou dit voorstel een kans gemaakt hebben'. Waarom is wat twintig jaar geleden misschien wel een goed idee was dat nu ineens niet meer? Wat is er in die twintig jaar gebeurd, behalve het concipiëren van een Oosterweelverbinding?

Manu Claeys en Peter Verhaeghe

5 maart 2010