

VERKEERSOPLOSSING BEGINT AAN ONZE GRENZEN

In een radio-interview met minister-president Kris Peeters over de politieke crisis, kwam gisteren ook het gevreesde Lange Wapper-dossier opnieuw op tafel. **CHRISTIAN LEYSEN** en **GEERT NOELS** zijn zo vrij enkele suggesties aan te reiken.

Antwerpen mobiel: nu echt



CHRISTIAN LEYSEN
GEERT NOELS

Wie? Leysen is topman van het bedrijf Ahlers en initiatiefnemer van het Forum 2020. Geert Noels is hoofdeconoom bij Econopolis en Vermogensbeheerder bij Econowealth.

Wat? Het dogma van het 'natuurlijk tracé' moet verlaten worden.

Waarom? We leven niet langer in de weelde van tien jaar geleden.



De Vlaming is ongeduldig en mort over het gekissebis over de Lange Wapper. © Wim Kempeneers

Een gefaseerde opdracht verlaagt de complexiteit en dus de prijs

Vlaanderen heeft ambitie als logistieke draaischijf en gelooft in 'slimme logistiek'. Een duurzame oplossing voor het verkeer langs zijn logistieke en economische hart Antwerpen werd echter nog niet gevonden. Die vereist minstens vier elementen: een selectieve keuze van logistieke stromen, een intelligent systeem van verkeerssturing, een gefaseerde aanpak, en een gezonde financiering. Een logistieke draaischijf moet een zo groot mogelijke toegevoegde waarde leveren voor de regio als return voor de directe kosten, de infrastructuur, maar ook de indirecte kosten (vervuiling, congestie en veiligheid). Een zuivere transitfunctie of het versassen van containers naar de ons omringende landen zijn daarvoor onvolgende en niet slim.

Lyon

Slimme logistiek vraagt om selectiviteit: men moet verkeersstromen durven ontraden, en zeker geen 'bulklogistiek' zowat gratis doorgang verlenen. Dit zou het mobiliteitsdossier in Antwerpen veel helpen. 80 procent van het vrachtverkeer en 40 procent van het personenverkeer op de ring heeft geen (economisch) verband met

stad of haven.

Een intelligenter verkeerssysteem is een tweede element van een duurzame mobiliteitsoplossing. Dynamische steden in Europa houden transitverkeer verder van de stad weg door omleidingswegen. Elke Vlaamse toerist op terugweg van het zuiden weet dat hij voor Lyon wordt omgeleid naar Parijs via de nieuwe (omweg) A46. Hij mist voortaan het langdurige zicht op de Rhône tijdens ellenlange files die hij vroeger mocht bewonderen in het centrum van Lyon. In Rijsel gebeurt hetzelfde,

en wordt hij via een omweg tot bijna in Doornik opnieuw op weg gezet naar Gent. Het 'natuurlijk tracé' via het centrum wordt niet meer aangegeven en de gps zit mee in dit complot. De overheid durft er bijsturen, iets wat we in Vlaanderen niet doen. Wie vandaag vanuit Nederland naar het zuiden reist via Breda, volgt 'Gent' en belandt op de Antwerpse stedelijke ring. De mogelijkheid om via de Liefkenshoek-tunnel te rijden wordt verzwegen. Erg: de vermelding 'tol' zonder 'Gent' of 'Doorgaand verkeer' ontraadt de laatste zuinig-

noorderbuur en andere transit van zo'n plan. We spreken dan nog niet over zinvolle financiële prikkels om de stedelijke ring en andere *bottlenecks* te ontraden. Een systeem van intelligente verkeerssturing is nochtans geen science fiction: de huidige technologie laat toe via digitale meldpunten transitverkeer in stedelijke omgeving op te sporen en extra te laten betalen. De huidige verkeersborden met aanduiding van het fileleed en de doorlooptijd op de ring zijn een welkome verbetering, maar lijken wat op de melding hoeveel wachtenden er voor u zijn bij een telefooncentrale. Een echte sturing start aan onze grenzen met de buurlanden. De automobilist en vrachtwagenchauffeur moeten daar bij congestie een alternatieve route op het bord krijgen.

Gefaseerd

Hoe groter en complexer de opdracht, en hoe kleiner de concurrentie, hoe duurder de kostprijs van het bouwwerk. De huidige oplossing beantwoordt aan deze bouw-wet. Een gefaseerde opdracht verlaagt de complexiteit — en dus de kostprijs — en voldoet aan enkele prioriteiten waaraan de Oosterweelverbinding niet voldoet. Voor de haven van vijftien jaar geleden — en nu nog steeds — een rechtstreekse toegang vanaf de rechteroever naar het Duitse hinterland (verbinding vanuit het knooppunt Ekeren rechtstreeks naar Wommelgem) zo'n prioriteit. Maar de tien jaar oude keuze door een kranse experts voor een Schelde-oeververbinding op één bepaald tracé is een dogma geworden. Internationale studiebureaus zoals Arup-Sum (een groep van 6.000 ingenieurs) hebben een andere visie. Maar Vlaanderen — weliswaar opdrachtgever van het studiewerk — heeft geen oren naar deze onafhankelijke meningen en alternatieven. Er is een onderbouwd alternatief concept: het Meccano-tracé. Dat werd gelanceerd door het Forum 2020 op basis van een studierapport. Het werd interessant bevonden maar even goed de facto gene-

geerd door het beleid. Een essentieel verschil is dat het een gefaseerde aanpak voorstelt, met duidelijke prioriteiten: een betere toegang tot de Liefkenshoek-tunnel (linkerbretel), rechtstreekse toegang tot de haven vanuit Wommelgem (rechterbretel) en als slotstuk een meer noordelijk gelegen Schelde-overgang. Volgens het studierapport is dit in zijn totaliteit niet duurder, maar kan het ook in stukjes worden uitgevoerd. Het heeft ook geen langere doorlooptijd dan het voorstel van de Vlaamse regering. Een omleiding van het transitverkeer buiten de Antwerpse Ring vermijdt immers belangrijke, dure en hinderlijke werken aan de Antwerpse ring na het realiseren van de eigenlijke Oosterweelverbinding aan het Sportpaleis. De gefaseerde aanpak staat toe sneller enkele belangrijke flessenhalzen op te lossen en dat tegen een fractie van de kostprijs van de Lange Wapper. Dit is in tijden van crisis en besparingen belangrijk voor politici, die niet meer in de budgettaire weelde van tien jaar geleden moeten opereren.

Gekissebis

Dit brengt ons bij het vierde: het financiële plaatje. De Vlaming is ongeduldig en mort over het gekissebis over de Lange Wapper. De reactie dat 'er nu moet beslist worden' is begrijpelijk. Maar het snel doorduwen van een suboptimale en dure oplossing is niet het antwoord. De kosten van het project zijn in het verleden al exponentieel de hoogte ingegaan. Geplande maar niet aanbesteed werken zoals de 'herdimensionering' van de ring tot aan de Kennedytunnel doen voor een herhaling vrez. Het financieel plan is ook aan bijsturing toe: het voorgestelde tolheffing-concept is achterhaald en kan geen financieel evenwicht garanderen door de kostenexplosie. Grote infrastructuurprojecten die uiteindelijk een veelvoud van het budget kosten zijn onaanvaardbaar, zeker gezien de overheidstekorten. Wat we zelf doen, moet ook financieel efficiënter gebeuren. Een zuinigere gefaseerde aanpak,

Vlaanderen heeft oren naar onafhankelijke meningen en alternatieven

met een transparante financiering gevoed door inkomsten van een slimmere logistieke sturing zijn dus elementen van een moderne aanpak.

Het dubbelbesluit mist deze noodzakelijke viervoudige aanpak. De inhoud, de reële toedracht van de alternatieven en vergelijkingspunten, en nog meer de financiering blijven onbekend. Zolang de juiste kostprijs noch het onderliggende financieringsmodel gekend zijn, blijven we als regio suboptimale financiële en economische investeringen maken waarvan we dachten dat ze bij de oude wafelijzerpolitiek hoorden.

Een duurzame oplossing voor de Vlaamse en Antwerpse mobiliteit vraagt om een nieuwe aanpak: selectiviteit wat betreft de gewenste logistieke stromen en activiteiten, een gefaseerde aanpak met prioriteiten in een duidelijk financieringsschema. Een volledige en onafhankelijke kosten-batenanalyse moet dan uitwijzen of een bijkomende Schelde-oeververbinding de eerste prioriteit voor Vlaanderen zou zijn, ofwel intelligenter verkeerssturing en een gerichte investering in bretellen ter ontlasting van de Antwerpse ring. Wij geloven dat er wel een breed maatschappelijk draagvlak is voor deze viervoudige aanpak van het mobiliteitsprobleem, omdat het dichterbij de huidige bezorgdheid staat van de bevolking, de economische noden en de portemonnee van de Vlaming.