

De Oosterweel-verbinding zal 9 miljard euro kosten, en zal gespreid moeten worden over een hele generatie. Maar eerst moet er een consensus gevonden worden. Dat is dus veel geld, voor een discutabel project over een lange termijn. Nochtans, 'het is tijd om nu het momentum te grijpen'.

1 Wat stelt de intendant nu precies voor?

De Antwerpse ring inclusief de geplande Oosterweel-verbinding volledig overkappen met een geschatte investering van 9 miljard euro. Dat is de ambitie die de aangestelde intendant Alexander D'Hooghe geformuleerd heeft op basis van de meer dan 200 gesprekken die hij en zijn team dit jaar voerden met experts, overheden en actiegroepen.

De volledige overkapping van de Antwerpse ring is volgens D'Hooghe geen doel op zich, maar een middel om verschillende andere doelstellingen te realiseren. Een overkapping moet onder meer de luchtkwaliteit verbeteren, de gevolgen van de klimaatverandering voor Antwerpen beperken, groengebieden met elkaar verbinden, ruimte vrijmaken voor openbaar vervoer rond de stad en woon- en werkmogelijkheden creëren die voor stadsverdichting zorgen.

2 Wie gaat dat betalen?

Klinkt goed, en vooral ambitieus. Net zoals het kostenplaatje, dus. Maar, zegt transporteconoom Eddy Van de Voorde (UA), je moet ook kijken naar de terugverdieneffecten. "De overkapping levert vrije open ruimte op, die kun je perfect berekenen en waarderen. Daarnaast is er ook de maatschappelijke meerwaarde. Minder vrije uitstoot, minder geluidshinder. Die baten zijn moeilijker te becijferen, en daar kom je op het terrein van de vraag wat de maatschappij bereid is te betalen voor die onrechtstreekse baten."

9 miljard euro is veel geld, en dat is een budget dat je dan enkel reserveert voor één project, de Oosterweel. "Dat is dan ten koste van andere investeringen", zegt Van de Voorde. "Tegelijk is het hoog tijd want we hebben geen andere keuze. Het wordt elk jaar erger, en logistiek is een van de ijkpunten van de Vlaamse economie."

Van de Voorde denkt dat een deel van het budget bij de burger zelf gehaald kan worden, of bij institutionele beleggers. "In de vorm van obligaties die je aan het project koppelt."

Wat dat alles betekent voor de Vlaamse begroting is inmiddels een beetje mistig. Vlaams minister-president Geert Bourgeois (N-VA) zegt dan wel dat hij van meet af gezegd heeft dat de regering de bouwkosten voor Oosterweel buiten de begroting zou houden - iets wat door Europa al afgewezen werd. Nu zegt Bourgeois dat voor 2017 het bedrag van 80 miljoen euro wel degelijk in de begroting is ingeschreven. "Voor Oosterweel zullen we uiteraard wel schulden aangaan, maar die verdienen zich terug door de tolgelden die de komende 30 jaar geïnd zullen worden zodra Oosterweel operationeel is."

3 Hoe lang gaat dit duren?

"Gezien de grote kosten en de omvang van het project zal het in verschillende fases moeten worden gerealiseerd", zegt D'Hooghe. "Daarvoor zijn verschillende scenario's mogelijk, zoals eerst het volledig overkappen van het segment van de Oosterweel-verbinding of pilootprojecten in verschillende segmenten van de Antwerpse ring tegelijkertijd."

De volledige overkapping van de Antwerpse ring wordt een werk van lange adem en dus een "generationeel project", stelt de intendant. Op korte termijn moet er volgens hem echter ook al heel wat gebeuren, zoals een mobiliteitsshift door aanleg van extra openbare vervoerslijnen en een slimme kilometerheffing en het creëren van een "werkgemeenschap" - een studiedienst bestaande uit vertegenwoordigers van alle betrokken partijen om deelprojecten te onderzoeken en meteen een zo groot mogelijk draagvlak te bezorgen. "We gaan afspraken nodig hebben tussen alle actoren om te vermijden dat een dergelijke enorme investering verzandt in eindeloze discussies en rechtszaken", zegt D'Hooghe. "Elk gerealiseerd onderdeel moet ook al op zichzelf een verbetering inhouden, zodat we niet het risico lopen op een zinloze investering zoals bij de vele bestaande onafgewerkte infrastructuurprojecten die ons land rijk is."

Ook Eddy Van de Voorde stelt dat we nu dit momentum moeten grijpen. "Het domste wat we kunnen doen is andermaal de discussie helemaal van voren af aan beginnen. De knelpunten zijn bekend, kunnen aangepakt worden. We mogen niet langer dralen."

4 Kan er nog een kink in de kabel komen?

De vraag van de financiering kan in het Vlaams Parlement nog voor een hevig debat zorgen. D'Hooghe roept de Vlaamse regering dan ook op om zijn ambitienota te ondersteunen als er in de Antwerpse regio een consensus over gevonden wordt. Tegelijk vraagt hij de verschillende actiegroepen om de tracédiscussie te staken als de leefbaarheidsproblemen van het Oosterweel-project weggewerkt raken. "Leefbaarheid en mobiliteit zijn allebei urgent", stelt hij.

Het gevoel leeft bij veel betrokkenen dat de stellingenoorlog nu achter ons gelaten moet worden. In het verleden was er geen draagvlak omdat er te weinig inspraak mogelijk werd gemaakt. Te veel inspraak kan echter ook verlamdend werken, want op een gegeven ogenblik moet je kunnen erkennen dat wat is bereikt een evenwichtig voorstel is.

"Daarom is de aanstelling van de intendant een godsgeschenk", zegt Eddy Van de Voorde. "Iedereen die een beetje van goede wil is, kan zich vinden in deze uitkomst. Het komt er nu op aan dat alle betrokkenen durven springen."

LIEVEN DESMET

Copyright © 2016 De Persgroep Publishing. Alle rechten voorbehouden