

=====

PERSMEDEDELING

MOBILITEIT OVER DE WEG IN ANTWERPEN ... EN IN HET WAASLAND

Naar aanleiding van de uitspraken van de burgemeester Lokeren over de Antwerpse mobiliteitsproblemen en het artikel "Opnieuw een woelige week voor Oosterweel" van redacteur Lex Molenaar in de Gazet van Antwerpen van het voorbije weekend 7 - 8 februari 2009, lichten wij graag (opnieuw) het standpunt toe van het I.C.W. en van de Wase burgemeesters van mei 2008 over de mobiliteitsproblemen in het Waasland.

Op aangeven van de Wase Burgemeesters werd door het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband van het Land van Waas (I.C.W.) een studie uitgevoerd naar de mobiliteit over de weg in het Waasland. Voor het uitwerken van de studieopdracht werd nauw samengewerkt met het Provinciebestuur Oost-Vlaanderen en het Vlaamse Gewest (Departement Mobiliteit en Openbare Werken en Agenschap Infrastructuur).

De studie had als doel de voornaamste actuele en in de toekomst verwachte mobiliteitsstromen in het Waasland in kaart te brengen, samen met de actuele en verwachte knelpunten daarin en oplossingen voor te stellen voor het wegwerken of minimaliseren van deze knelpunten.

De studie heeft als **planhorizon 2020** en vertrok vanuit het zogenaamd "beslist beleid". Wij gingen en gaan er in de studie van uit dat alle infrastructuurwerken die zijn beslist in de ruimtelijke plannen, ook zullen zijn uitgevoerd tegen 2020.

In een eerste stap van de studie werden de voornaamste ontwikkelingen in het Waasland inzake wonen en werken en de mobiliteitseffecten daarvan in kaart gebracht en vertaald in groeiscenario's planhorizon 2020.

Als tweede stap werd een infrastructuurscenario planhorizon 2020 uitgewerkt. Dit omvatte het inbrengen in het Vervoersmodel van alle geplande ingrepen, zoals de Oosterweelverbinding, de ontubbeling van de brug van Temse, de voltooiing van de ring van Sint-Niklaas, de werken aan de ring van Gent, de ontsluiting van de Waaslandhaven volgens het strategisch

plan met de vooropgestelde modal split, ... Er wordt met andere woorden in het model vertrokken van het idee dat tegen 2020 al deze geplande ingrepen ook werkelijkheid zullen zijn.

In een derde stap werden met het Verkeersmodel van het Vlaamse gewest simulaties gemaakt, met als output:

- huidige verkeersstromen (als calibratie van het model);
- toekomstige verkeersstromen (2020)
- verschilplots: toekomstige verkeersstromen versus de huidige stromen;
- belastingplots: belasting van het wegennet versus maximale capaciteit van het wegennet.

Uit de doorrekening van de toekomstige verkeersstromen in het infrastructuurscenario 2020 bleek dat er, ondanks alle besliste ingrepen, zich nog steeds problemen zullen voordoen, zowel op het vlak van de verkeersleefbaarheid als op het vlak van congestie.

Om de resterende problemen in 2020 op te lossen werden een aantal mogelijke infrastructurele ingrepen en bijstellingen van het Wase wegennet afgelijnd. Die mogelijke ingrepen werden dan vervolgens via de modelmatige berekeningen getoetst op hun verdiensten inzake de afwikkeling van het toekomstig verkeer in de regio.

Als mogelijke oplossingen werden zes scenario's uitgetekend en mee in het Vervoersmodel gebracht:

1. Uitbreiding capaciteit E17 tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht (extra rijstroken of parallelwegen)
2. Nieuwe verbinding N70 - E34 te Beveren (2 x 1 rijstrook, met als varianten aantakken op de toekomstige westelijke ontsluiting van de Waaslandhaven of aantakken op de bestaande R2)
3. Grote Ring te Beveren (doortrekking van de R 2 tot aan de E 17 volgens het gewestplantracé, 2 x 2 rijstroken en met als varianten wel of niet een op- en afrittencomplex op de N 70)
4. Doortrekking N41 (volgens het voorziene gewestplantracé, 2 x 1 rijstroken)
5. Omleiding Melsele door het doortrekken van de Krijgsbaan te Zwijndrecht/Melsele
6. Alle Scheldeverbindingen (Liefkenshoektunnel, Kennedytunnel, Oosterweelverbinding, Scheldebrug Temse) tolvrij.

Alle scenario's kwamen bovenop het "beslist beleid", d.w.z. de Oosterweelverbinding, verdubbeling van de Scheldebrug te Temse, Oosttangent te Sint-Niklaas, verbetering R4 te Gent-zeehaven,...

Al deze scenario's werden doorgerekend met het Verkeersmodel van de Vlaamse overheid en tenslotte werden ook meerdere scenario's gecombineerd.

Hieruit bleek:

- Het verkeersaanzuigend effect van scenario 6 blijft ook in de combinatiescenario's. Er moet dus zeer voorzichtig worden omgegaan met stellingen als "alle Scheldeverbindingen tolvrij". Een selectieve tol is aangewezen.
- De combinatie van scenario's 1 en 2 zorgt voor een grote verbetering van de verkeersleefbaarheid van het Waasland, door de dubbele kamstructuur (naar E 17 en E 34). De kammen draineren het verkeer naar de parallelwegen aan de E 17 en E 34 en houden het regionaal verkeer gescheiden van het doorgaand verkeer.

Op basis van voorgaande gegevens besliste het Directiecomité van het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband van het Land van Waas en het Burgemeestersoverleg van de Wase burgemeesters op 8 mei 2008 als volgt:

Vertrekkende vanuit de verwachte demografische en economische groei, en rekening houdende met een "infrastructuurscenario 2020" waarin wordt aangenomen dat alle genomen beslissingen m.b.t. infrastructuur in en om het Waasland zullen zijn uitgevoerd, werd vastgesteld dat zich in 2020 in het Waasland nog steeds verkeersproblemen zullen voordoen, zowel op het vlak van verkeersleefbaarheid als op het vlak van congestie.

Om hieraan het hoofd te bieden wordt de volgende **combinatie van oplossingen** voorgesteld:

1. **Het voorzien van een dubbele kamstructuur in het Waasland door de aanleg van parallelwegen langs de E 17 tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht en langs de E 34 met de nodige aansluitingen. Op deze wijze wordt het regionaal verkeer beter gedraineerd naar het hoofdwegennet en worden de kernen ontlast.**
2. **Het aanleggen van een noordelijke verbinding tussen de N 70 (vanaf het bedrijventerrein Doornpark in Beveren) en de Waaslandhaven (met aansluiting op de verkeerswisselaar E 34 - N 451).**
3. **De capaciteitsproblemen aan de (tolvrije) Kennedytunnel enerzijds en de ondermaatse benutting van de Liefkenshoektunnel en de Oosterweelverbinding (beiden met tol) anderzijds is een probleem dat op Vlaams niveau moet worden opgelost. Vanuit het Waasland wordt gepleit voor een selectieve tol waarbij het "lange afstandsverkeer" op de drie verbindingen (een vorm van) tol betaalt, maar het "plaatselijk" verkeer tussen het Waasland en het Antwerpse vrijstelling geniet.**

Volgende scenario's blijken **geen optimale oplossing** te zijn voor het verbeteren van de verkeerssituatie in het Waasland:

1. De doortrekking van de N 41; er is wel een plaatselijke oplossing nodig om de problemen van de Hoge Bokstraat in Sint-Niklaas op te lossen.
2. De doortrekking van de R 2 vanaf de E 34 tot aan de E 17.

Het combinatievoorstel werd vorig jaar uitgebreid toegelicht op meerdere fora, zowel in het Waasland als daarbuiten. Zo kon het voorstel ook worden toegelicht aan het Antwerps Schepencollege en aan het Havenbedrijf. Het voorstel van het I.C.W. en de Wase burgemeesters kreeg ook ruime aandacht in de pers. Het bereikte akkoord onder de Wase burgemeesters werd "historisch" genoemd. Heden loopt de tweede fase van de studie , waarbij het combinatievoorstel wordt uitgewerkt.

In het licht van de uitspraken van de voorbije dagen over de Oosterweelverbinding en een eventueel referendum en het vernoemde artikel in de Gazet van Antwerpen houden wij er aan volgende "puntjes op de i" zetten:

De studie gaat uit van "beslist beleid", met andere woorden, van de aanname dat de Oosterweelverbinding zal worden uitgevoerd. De Vlaamse regering had immers eerder het RUP voor de Oosterweelverbinding goedgekeurd. In onze modelmatige berekeningen gaat het evenwel niet over de vorm van die verbinding (tunnel of brug) en ook niet over de exacte plaats ervan. Essentieel in onze studie is wel dat wordt uitgegaan van een bijkomende Scheldeoeververbinding ten noorden van de stad. Indien de Vlaamse regering zou beslissen dergelijke verbinding helemaal te schrappen, dan dient onze studie ten dele herrekend te worden.

Het standpunt van de Wase burgemeesters werd en wordt nog steeds door alle Wase burgemeesters onderschreven. Het is evident dat de verkeersproblematiek in en om Antwerpen geen zaak is van Antwerpen alleen, maar - zoals door burgemeester Antheunis gesteld - zaak is van een ruimere regio, overkant van de Schelde inbegrepen.

Het is erg te moeten vaststellen dat een krantenredacteur niet (meer) weet wat negen maanden geleden in zijn eigen krant verschenen is. De sneer naar de burgemeester van Beveren - die het hoger uiteengezette Wase voorstel nog maar eens toelicht - getuigt van een compleet gebrek aan kennis terzake of van een misprijzen "voor de overkant van het water". Wij nodigen de heer Molenaar graag uit om verder kennis te nemen van de wetenschappelijk onderbouwde Wase studie en wij kijken uit naar zijn onderbouwde argumentatie pro Grote Ring. Wij horen al jaren roepen om het doortrekken van de Antwerpse Grote Ring in het Waasland en hebben daarom ook dit scenario in onze studie opgenomen. Uit de Wase studie is gebleken dat de doortrekking van de Grote Ring wel een "verbeterde oprit" naar de haven kan zijn, maar verder geen oplossing biedt aan de mobiliteitsproblemen. Een dergelijke zware investering voor een beperkt resultaat is geen efficiënte besteding van publieke middelen.

Dat, in datzelfde artikel, Beveren - en bij uitbreiding het Waasland - “geniet van de vette opbrengst van de Antwerpse haven, maar niet bereid is tot de minste vorm van solidariteit” (citaat) is ook al zo’n slogan die helaas opnieuw van een gebrek aan kennis getuigt. Uit een andere Wase studie over de “Baten en de lasten van de Waaslandhaven” blijkt dat er inderdaad een onevenwicht is, maar dan wel in de andere richting. De groei van de haven gebeurt op de Linkeroever, in Oost-Vlaanderen; dit onevenwicht zal bijgevolg toenemen. Het Waasland is dan ook vragende partij voor een aangepaste beheersstructuur van de haven.

I.C.W. 2009-02-09

Niet voor publicatie.

Voor meer informatie:

Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Land van Waas (I.C.W.)

Lamstraat 113 9100 Sint-Niklaas

Tel 03 /780.52.00

info@icwaas.be

www.icwaas.be

Voorzitter: Jef Foubert

Directeur: Bart Casier

Studiebureau Vectris

3000 Leuven

info@vectris.be

www.vectris.be

Projectleider: Geert Vercruysse