

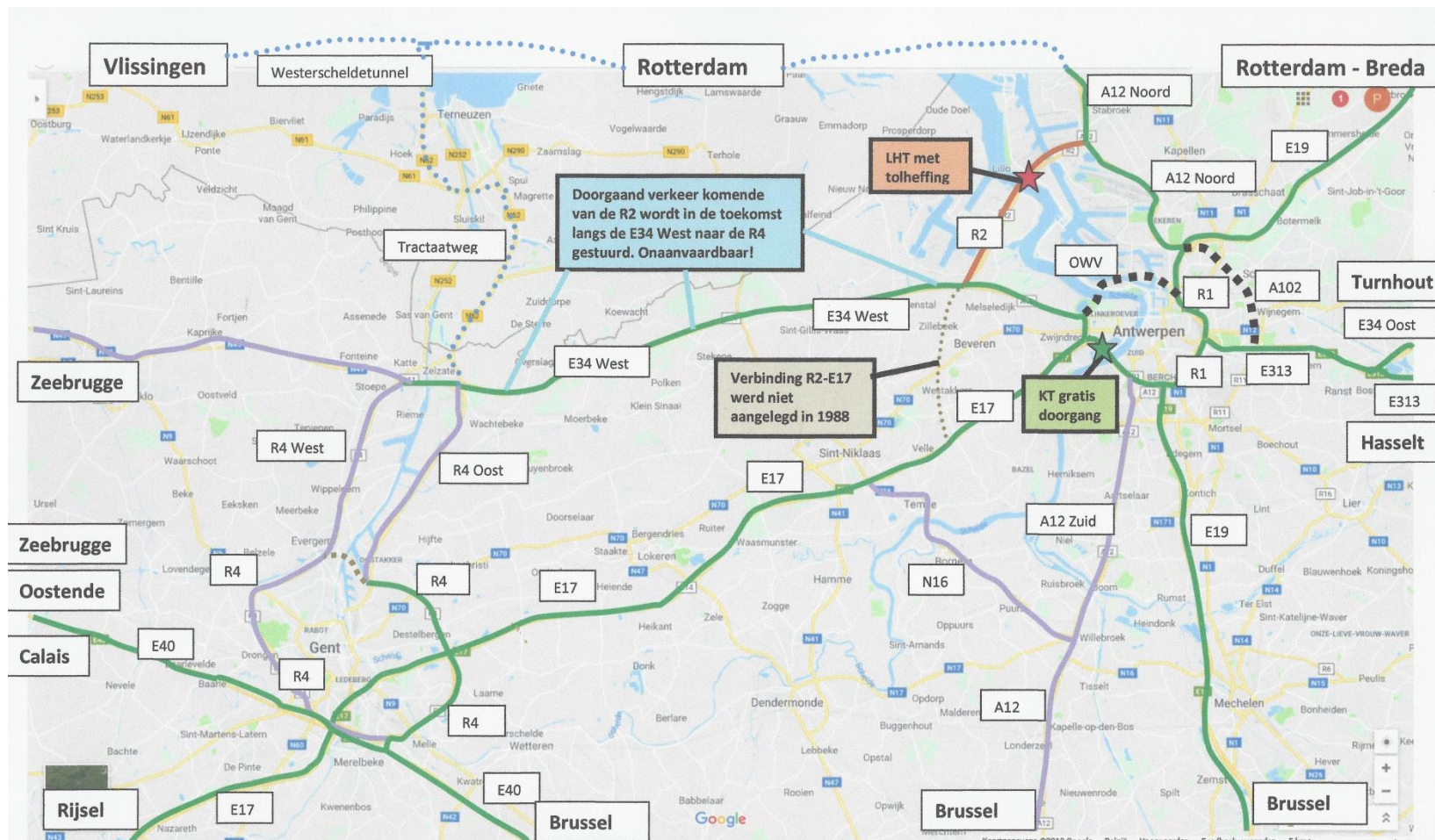
# Ziehier enkele Miljarden

- **Voor een betere mobiliteit**
- **Voor de fiets en het openbaar vervoer**
- **Voor een betere leefkwaliteit in heel Vlaanderen**
- **Voor een echt klimaatbeleid**

**De Sleutel is het afslanken van het  
project Toekomstverbond (TKV)  
bij Antwerpen door  
het volop inzetten van de  
autosnelweg R2,  
met als eerste stap...**



**De eerste stap naar de betere mobiliteit in Vlaanderen**

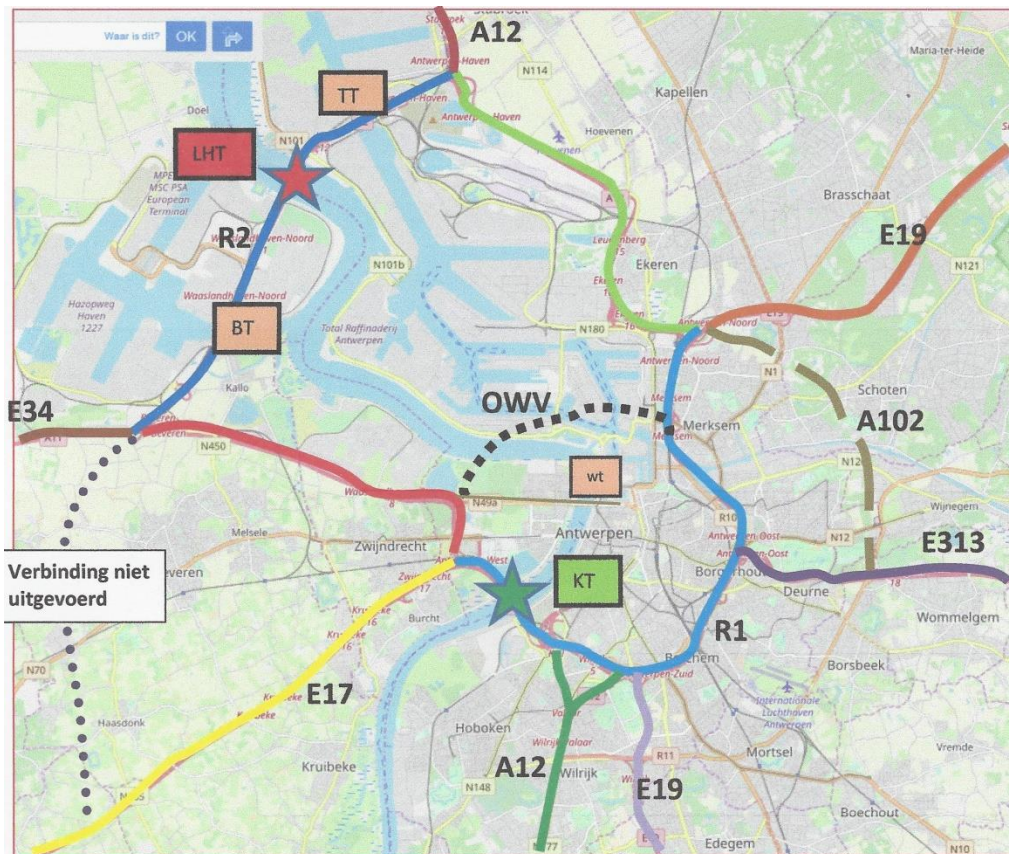


Wegverkeer langs Antwerpen: bemerk de enige twee (belangrijke) wegen om de Schelde te kruisen: de R1 langs de gratis Kennedytunnel (KT- groene ster op het plan) en de R2 langs de Liefkenshoektunnel met tolheffing (LHT- rode ster op het plan). Deze toestand duurt sinds 28 jaar en is de hoofdoorzaak van de congestie rond de stad. Het verkeer rijdt nu massaal langs de R1 die zoveel beter is aangesloten op de andere wegen. De overheid weigert de R2 tolvrij te maken. Op die vervalste toestand is de huidige overeenkomst (Toekomstverbond of TKV met in zwarte stippellijn de nieuwe besliste hoofdwegen) gebaseerd.

Wij eisen een tolvrrije doorgang gedurende een testperiode met sturing van het doorgaand verkeer langs de R2 die nog een grote extra capaciteit bezit.

Burgerplatform OnzeMobiliteit-2019

## Hoofdwegen regio Antwerpen-Gent



## De sabotage van de R2 autosnelweg en de vervalsing van de verkeersafwikkeling rond Antwerpen

De Liefkenshoektunnel (LHT) is een toltunnel (enig in België!), en de enige uitweg uit de chaos op de R1 en aan de Kennedytunnel (KT), die dus gedwarsboomd wordt.

Wij van het BPOM willen het verkeer naar de R2 sturen om de R1 te ontlasten. Dat wordt blijvend tegengewerkt. Als oplossing van de chaos wordt dan eenvoudigweg een nieuwe tunnel gepland vooraleer de bestaande zijn waarde heeft mogen bewijzen!

# Het Toekomstverbond (TKV)

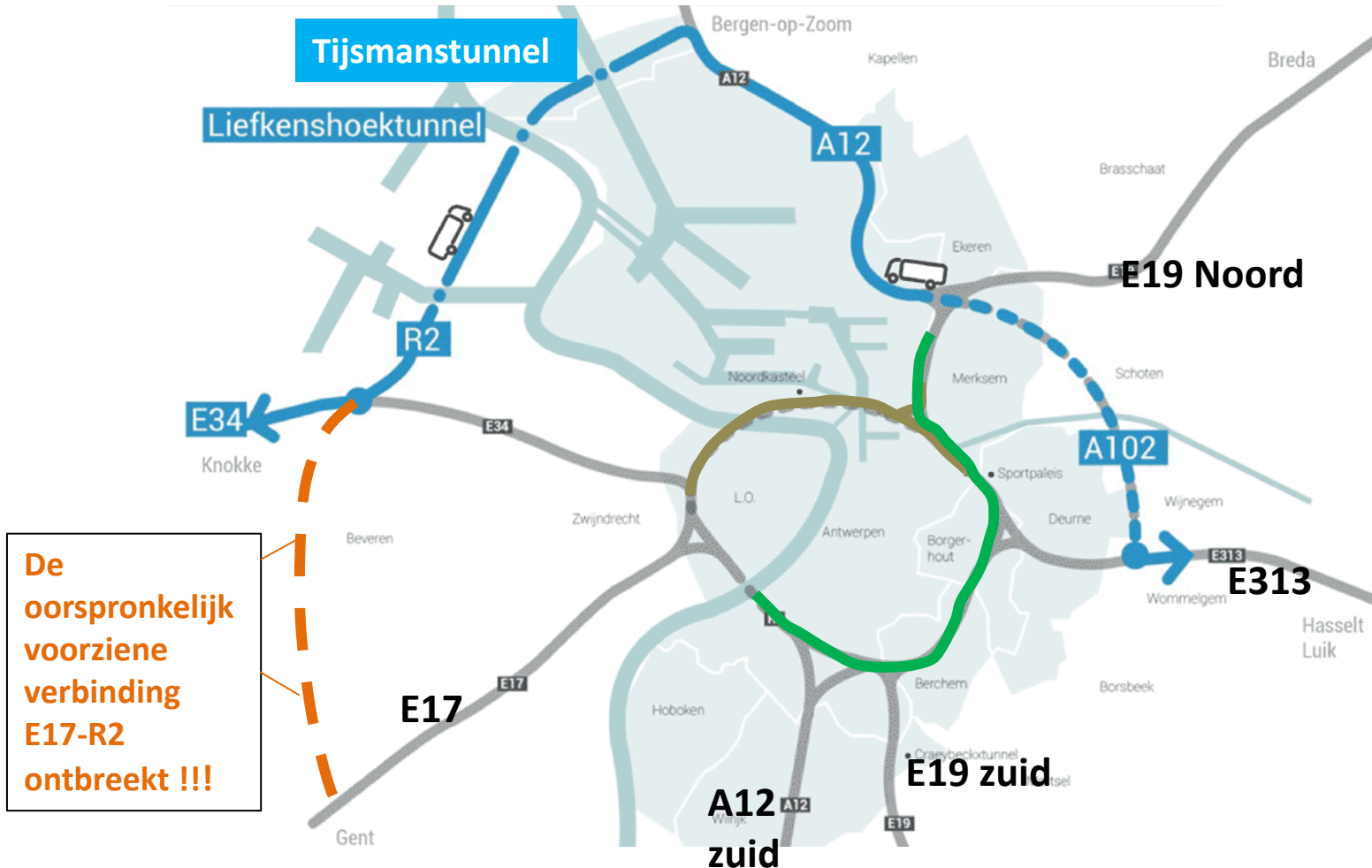
Bepaalt de grote projecten “voor de bereikbaarheid en leefbaarheid” (sic) bij Antwerpen.

**Is onnodig grootschalig!!!** Nóg een rode loper voor het wegverkeer, en zo goed als geen openbaar vervoer investeringen.

1. met de Oosterweelverbinding: nog jaren grote bouwwerf en overgedimensioneerd (2x3 snelweg voor lokaal en “stadsregionaal” verkeer)
2. Radicaal Haventracé: stuurt het doorgaand vrachtverkeer naar de R4 i.p.v. naar de E17 → ingewikkeld tracé rond Gent!!!
3. Verzachte Ring en “flankerend beleid” gericht op een modal shift naar 50/50: de projecten zijn zeer klein vergeleken bij de wegenwerken
4. Overkapping: onnodig grootschalig

Kostprijs ca 10 miljard euro, = ca 1500 € voor elke Vlaming

Het **1) Radicaal Haventracé** , **2) Oosterweelverbinding** en de **3) Overkapping van de R1** bij Antwerpen = **samen het TKV**



# Alternatief (= Modal Shift): eerst beter gebruiken wat al bestaat

## R2 snelweg:

- direct beschikbaar: binnen de paar weken minder files
- Hoe beter gebruiken? → tolvrij, met sturing, met verbeterde aansluitingen (we gaan testen!)
- volkomen buiten de agglomeratie, respecteert de LEZ
- Verbindingen E17-R2 en A102 volkomen logisch en noodzakelijk
- Veel goedkoper: **eindelijk geld voor de Modal Shift in heel Vlaanderen**

een nieuwe denkpiste, een vierde mogelijk trace voor de sluiting van de Antwerpse ringweg:

### Gebruik Liefkenshoektunnel

Er moet een oplossing komen voor het nakende verkeersinfarct rond Antwerpen. Dat bedreigt de bereikbaarheid van stad en haven, en de leefkwaliteit.

Cruciaal is dat er minder verkeer door de Kennedytunnel en over de ringweg door de stad zou rijden. De beste oplossing is het aanbieden van een valabel alternatief voor de Kennedytunnel. Ver moeten we niet zoeken, want dat alternatief bestaat al: de Liefkenshoektunnel.

De Liefkenshoektunnel bevindt zich in de Antwerpse regio. Hij is weliswaar minder centraal gelegen dan de Kennedytunnel, maar wordt zwaar onderbenut.

RPEN

Arup/SUM in 2009

**Een glasheldere boodschap van een onafhankelijk studiebureau in 2009**



## **De huidige Antwerpse Ring R1....een vertrouwd beeld**

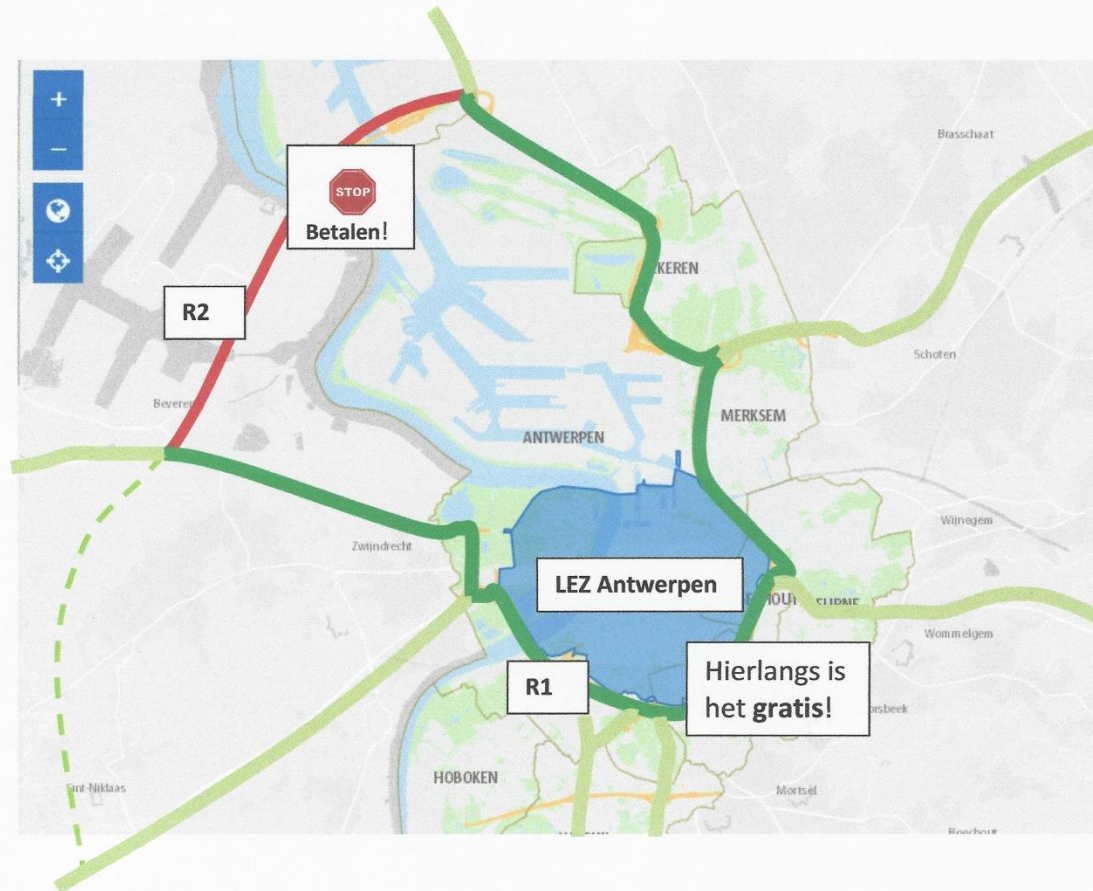
## Verzadiging (uur/dag) op werkdagen tunnels bij Antwerpen (periode 2015-2019)

(gegevens Vlaams Verkeerscentrum)



De Kennedytunnel (KT) op de R1 is bijna dubbel zoveel verzadigd als de andere tunnels op de R2, die zelf helemaal niet verzadigd zijn. Geen wonder dat de omgeving van de Kennedytunnel en de Ring R1 in Antwerpen elke werkdag grote files kent.

## Hoe de tolheffing het verkeer langs de LEZ Antwerpen stuurt



Door de tolheffing wordt het doorgaand verkeer bij voorrang dwars door de agglomeratie, rakelings langs de LEZ (= Lage Emissie Zone) gestuurd (groene weg R1 tegenover de rode langs de R2).

**Rondweg Groen = gratis**

**By-pass Rood = te betalen**

# Antwerpse verkeersknoop 2017-2020

## Start Toekomstverbond

### TKV filosofie: verkeerde fasering!!!

1. Oosterweelverbinding = voor lokaal en regionaal verkeer: start in 2020, dus vóór het Radicaal Haventracé!
  2. Radicaal haventracé = doorgaand vrachtverkeer: start ? Wanneer A102???
  3. Flankerende maatregelen (Modal Shift) = fiets + parkings: reeds OK???
  4. Overkapping: we beginnen met 1,25 miljard. Start in 2020?
- Betere lucht: 2030????

# TKV filosofie

Het  
“Toekomstverbond  
voor bereikbaarheid  
en Leefbaarheid”

rond Antwerpen kost  
ca 10 miljard euro, dat  
betekent ca 1500 €  
voor elke bewoner in  
heel Vlaanderen,  
alleen voor de werken  
in Antwerpen.

## Amper extra geld voor bus en tram, wel voor fiets en auto

De Standaard 1/10/2019

BRUSSEL | Het mobiliteitsbeleid lijkt de komende vijf jaar te mikken op continuïteit met de voorbije regeerperiode. De focus ligt opnieuw op ‘verleiden’, zoals de vorige minister van Mobiliteit, Ben Weyts (N-VA), graag zei. Van de kilometerheffing of andere pushfactoren om pendelaars uit de auto te krijgen, is in het regeerakkoord niets terug te vinden.

**De verdubbeling van het budget voor fietsinfrastructuur springt het meest in het oog: van 138 miljoen euro nu naar jaarlijks 300 miljoen euro.** Binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken wordt een werkgroep ingericht die zich specifiek zal bezighouden met de realisatie van nieuwe fietsinfrastructuur.

In totaal zou het budget voor mobiliteit met 630 miljoen euro toenemen. De overgrote meerderheid daarvan is bestemd voor weginfrastructuur.

# “OnzeMobiliteit” in Vlaanderen (2020-2030-....)

## TKV filosofie ↔ Modal Shift Vlaanderen

- Een over gedimensioneerde OWV (2x3 tunnel!): een rode loper voor meer wegverkeer dat verder uitdijt naar heel Vlaanderen
- Amper OV infrastructuur investeringen in heel Vlaanderen
- Grote stroom doorgaand vrachtverkeer → R4 (Gentse kanaalzone)! Een krankzinnige maatregel!
- Modal Shift: men rekent vooral op de fiets (klassiek, elektrisch?)?
- Vervoersarmoede: hoe groot?
- Samenwerking De Lijn – NMBS ?
- Klimaat bijdrage? Zie rapport Klimaatpanel. De Oosterweelverbinding (OWV) krijgt geen goede beoordeling.

# Wat moet er dan wel gebeuren met de juiste fasering?

1. **Test R2 Tolvrij met sturing** en aanpassing aansluitingen R2. Dit kan direct ingaan.
2. Gelijktijdig:
  - a) A102
  - b) Verbinding E17-R2
  - c) Modal Shift
    - i. Nieuwe tramlijnen en spoorverbeteringen: een grote sprong voor het ov
    - ii. Uitbreiding fietsvoorzieningen
    - iii. Sterk activeren Modal Shift in de haven: minder personenverkeer op de R2
  - d) Studie en begin van uitvoering van overkapping light en gescheiden verkeer op de R1
3. Later indien noodzakelijk OWV-light voor lokaal verkeer: te onderzoeken

Dit creëert:

- **direct** een daling van de verkeerscongestie, in tegenstelling met de voorziene werken die voor jaren alleen meer verkeersproblemen zullen veroorzaken.
- **direct** een daling van de overlast op de Ring R1: minder luchtvervuiling en lawaai
- een **daling van het wegverkeer**, wat overal in Vlaanderen nodig is
- Een start van de grote Modal Shift dank zij de OV investeringen.
- Een stap vooruit voor de klimaatproblematiek (zie klimaatpanel)



Het vrachtverkeer wordt volledig rond Antwerpen geleid en leidt dank zij de verlenging van de R2 naar de E17 die een sterke 2x3 autosnelweg is. De weg langs de E34 West - R4 is totaal ongeschikt als voorkeurs tracé voor het vrachtverkeer rond Antwerpen.

Tegelijk moet het stuk R2 met de tunnels BT, LHT en TT vooral dienen voor het vrachtverkeer, en beperkt worden voor het personenverkeer dank zij een grote Modal Shift, bedrijfsvervoerplannen...tot zo nodig tolheffing op het huidige R2 tracé voor personenwagens. Te onderzoeken tijdens het testen.

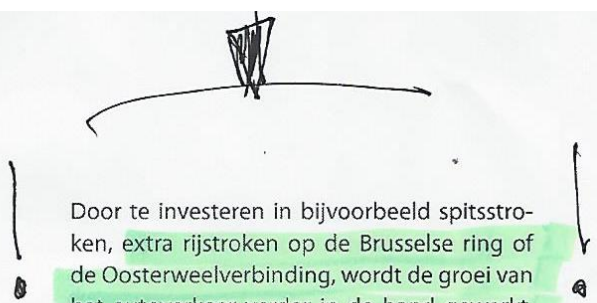
Tegelijk moet het stuk R2 met de tunnels BT, LHT en TT vooral dienen voor het vrachtverkeer, en beperkt worden voor het personenverkeer dank zij een grote Modal Shift, bedrijfsvervoerplannen...tot zo nodig tolheffing op het huidig R2 tracé voor personenwagens. Te onderzoeken tijdens het testen.

met een mobiliteitsbeperking (zoals ouderen, rolstoelgebruikers, blinden en slechtzienden), zodat ook zij de knooppunten comfortabel en veilig kunnen bereiken en vlot gebruik kunnen maken van de overstapmogelijkheden.

- Gebruik het openbaar vervoersnetwerk als ruggengraat om nieuwe woningen, winkels of kantoren te bouwen. Door te **bouwen nabij knooppunten van openbaar vervoer**, wordt een alternatief geboden voor het steeds toenemende autoverkeer. Dit is zo voorzien in het witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Ook het Mobiliteitsplan Vlaanderen moet van deze doelstelling vertrekken.

#### **Stop de verdere uitbouw van het autowegennet**

- Het gros van de Vlaamse investeringen in infrastructuur gaat naar het autowegennet.



Door te investeren in bijvoorbeeld spitsstroken, extra rijstroken op de Brusselse ring of de Oosterweelverbinding, wordt de groei van het autoverkeer verder in de hand gewerkt. Investeer daarom niet langer in extra capaciteit voor het wegennet, maar zet in op een beleid dat de groei van het autoverkeer tegengaat.

Door aandacht te geven aan de actieve modi en dit als prioriteit te nemen in investeringen en maatregelen, kan een **modal shift** bewerkstelligd worden. Een vlotte doorstroming leidt tot een hogere betrouwbaarheid van het openbaar vervoer, waardoor meer mensen er gebruik van zullen maken. Bovendien spaart een vlotte doorstroming exploitatiegeld uit en levert het meer inkomsten op doordat meer klanten het openbaar vervoer nemen.

## **Uittreksel Panel voor Klimaat en Duurzaamheid (2019):**

Het Panel wijst uitdrukkelijk de OWV aan als verkeerde investering, zonder eerst de alternatieven uit te bouwen om het wegverkeer te beperken. We blijven veruit het wegverkeer bevoordelen en trekken daar gigantische bedragen voor uit terwijl kruimels worden uitgedeeld aan het openbaar vervoer. Dat geldt dan **voor heel Vlaanderen**.



**Dringend meer en beter openbaar vervoer in Vlaanderen**

### Mini-overkapping: Voormalige Poort op het stationsplein te Zottegem



**Idee van een groen overkapping, voor de demping van het geluid en de verbetering van de luchtkwaliteit**

# Mobiliteit van de toekomst in Vlaanderen

Antwerpen is tegelijk

- geografisch het “scharnierpunt” van de mobiliteit in Vlaanderen (tussen W- en O-Vlaanderen enerzijds en Antwerpen en Limburg anderzijds).
- De poort voor het grootste deel van het (weg)verkeer vanuit Nederland
- De bron van veel vrachtverkeer (vooral containers) omwille van de haven (zie de “trafiektaart”)

Antwerpen is dus een grote “kraan” die een stroom auto’s en vrachtwagens laat “doorlopen” door heel Vlaanderen. **Deze stroom willen we onderzoeken, beheersen en beperken!!!**

Dat gebeurt allerm minst met het TKV, met een extra 2x3 “light tunnel”.

**We starten met ons punt 1:**

## **het eisen van de test met de bestaande infrastructuur.**

Meer concreet: een testperiode met een tolvrije LHT en een sterk bewaakte sturing van het vrachtverkeer langs de R2, met sterke focus op betere aansluitingen (op en afritten).

Het recent zwaar ongeval in de Beverentunnel (4/2/2020) is het gevolg van een onvoldoende doorstroming, daar teveel vrachtwagens (laden en lossen van containers) op hetzelfde ogenblik de afrit nemen, terwijl er verderop te weinig ruimte is. Nu wil men met het Boemerang dok de containertrafiek daar nog opdrijven.

## Verzadiging per segment

Mei 2019

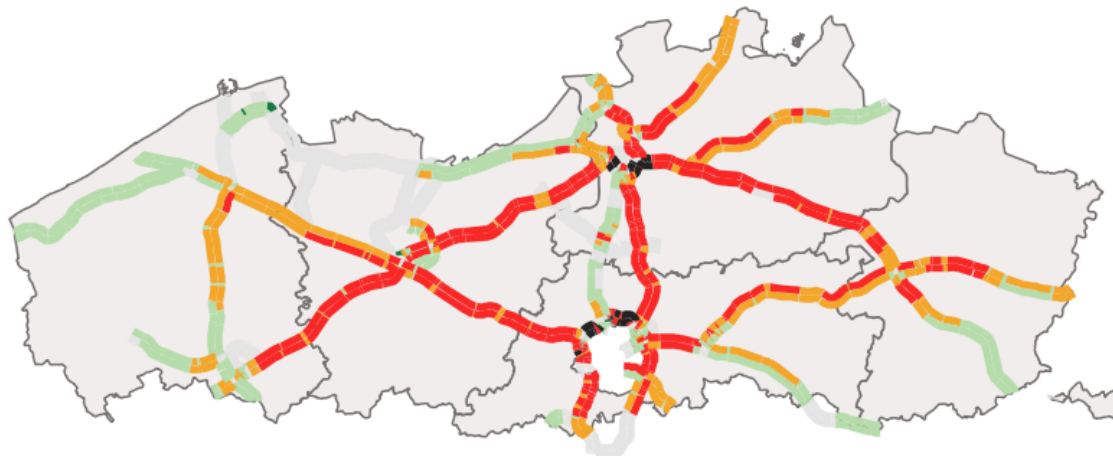
Aggregatieniveau: Segment

Dagdeel: 0u-12u

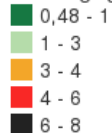
Dagtype: Werkdag schooldag

Voertuigklasse: Alle

Wegcategorie: Hoofdrijbaan



Verzadigingsgraad (uren/dag)

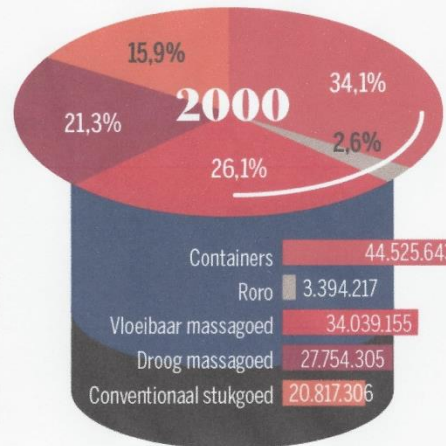


## Verzadiging hoofdwegen Vlaanderen werkdag mei 2019

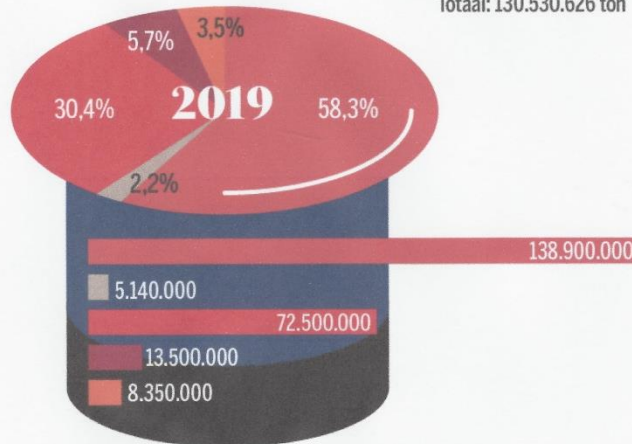
Hier is te zien dat de R2 snelweg niet verzadigd is. Vergelijk met de R1. Gegevens VVC.

### De 'trafiektaart' van Antwerpen

In 2000 was de trafiek veel meer verdeeld over een viertal grote soorten. Vandaag steken er twee bovenuit. Dat komt deels door de 'containerisatie': bananendozen worden bijvoorbeeld in een container vervoerd, in plaats van ze manueel het scheepsruim in en uit te laden. Dat verklaart dan weer mee de schaalvergroting in de scheepvaart, naast uiteraard de toenemende wereldhandel.



Totaal: 130.530.626 ton

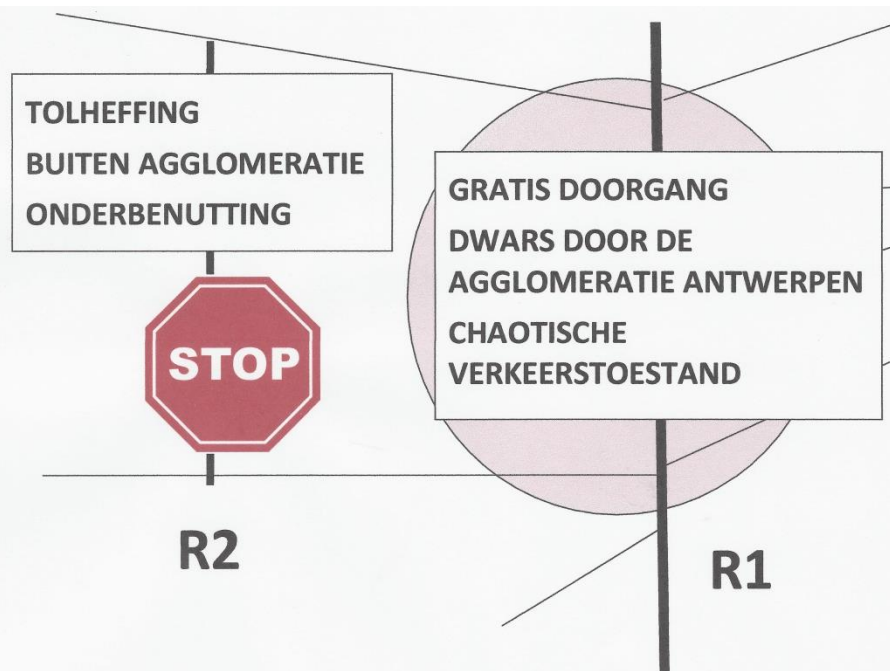


Totaal: 238.390.000 ton

Uittreksel uit artikel "Het HierNuMaals 2000-2020 - GVA-26/12/2019

## Evolutie goederenverkeer Antwerpse Haven

Het grootste deel bestaat nu uit de container trafiek. Dit genereert zeer veel vrachtverkeer over de weg. Antwerpen = de motor van de Vlaamse economie???



**Wij eisen een test met een tolvrije R2 voor het doorgaand vrachtverkeer zolang de doorgang aan de R1 gratis is.**

**NU !**

Burgerplatform OnzeMobiliteit - 16/10/2018



### **Wij knippen de files kleiner na 14 dagen!**

Wij willen de schande van de onderbenutting van de R2 gedurende nu meer dan 20 jaar wegwerken. Tegelijk moet het openbaar vervoer een grote injectie krijgen waar we al decennia zitten op te wachten.