



Vlaams
Parlement

stuk **2508** (2013-2014) – Nr. 1
ingediend op 21 maart 2014 (2013-2014)

Voorstel van resolutie

van de heren Björn Rzoska en Dirk Van Mechelen,
mevrouw Elisabeth Meuleman en de heer Bart Tommelein

betreffende een nieuwe aanpak van de Antwerpse
mobiliteitsproblemen
op basis van een open en moderne bestuursstijl
en structurele maatregelen op korte termijn

TOELICHTING

1. Open en moderne bestuursstijl

Een modern bestuur gaat op zoek naar draagvlak en verwelkomt betrokken kritische burgers in plaats van ze af te stoten en er het conflict mee te zoeken. Bij belangrijke stedelijke dossiers, zeker waar heel wat belangen om de hoek komen kijken, is het cruciaal om draagvlak te zoeken en te verbinden in plaats van te polariseren. De confrontatiestrategie, de ‘walk and don’t look back’-mentaliteit, versterkt de tegenstellingen en zorgt voor een loopgravencultuur die onvermijdelijk zal uitmonden in procedureslagen, nieuwe referenda en juridische gevechten.

In een open bestuursstijl wordt geluisterd naar wat actiecomités te vertellen hebben en wordt actief de dialoog aangegaan. De indieners pleiten er daarom voor om met alle stakeholders, met alle actie- en belangengroepen rond tafel te zitten en een open, oplossingsgerichte dialoog op te starten. Zowel met groepen als Ademloos, stRaten-generaal als met Voka (Vlaams netwerk van ondernemingen) moet er op een andere, meer constructieve wijze worden gepraat om de polarisatie te stoppen.

Het ligt dan ook voor de hand dat bij een afweging van alternatieven, de voorstellen uitgaande van burgers en comités ook echt ernstig genomen worden. Alle alternatieven dienen gelijk behandeld en onderzocht te worden. Daarom vragen de indieners expliciet dat de Vlaamse Regering alsnog alle tracévarianten op een gelijke wijze doorrekent. Door bijvoorbeeld de verkeersmodellering met gedifferentieerde tol door te rekenen voor zowel de Meccano- als de Oosterweel-Noordvariant kan ze het signaal geven de belangengroepen ernstig te nemen. Bovendien kunnen bij de dialoog dan appels met appels vergeleken worden. Dit rekenwerk kan alleszins technisch op korte termijn door het rekenmodel lopen, als men dat wil. Hetzelfde geldt trouwens voor het bijkomend onderzoeken van de gezondheidseffecten op korte afstand van de grote verkeerswegen.

2. Maatregelen om files af te bouwen op korte termijn

Het zal nog geruime tijd duren (tot 2022) voordat de Oosterweelverbinding operationeel zal worden. De 33 quick wins die de Vlaamse Regering voorstelt zijn onvoldoende om het fileleed in en om Antwerpen de eerstkomende jaren te milderen.

We pleiten voor meer structurele ingrepen die op korte termijn effect hebben en die ook toelaten een aantal randvoorwaarden uit te testen, zodat in het beste geval ook bijsturingen mogelijk worden op vlak van infrastructuuruitgaven. We laten ons hierbij inspireren door het Minder Hinderplan dat met veel succes werd toegepast in 2004 bij de verbeteringswerken op de ring.

2.1. *Betere benutting van de Liefkenshoektunnel*

De belangrijkste maatregel is het toeleiden van meer vrachtwagenverkeer naar de Liefkenshoektunnel. Deze tunnel wordt nu stelselmatig onderbenut. In feite passen we een procedure toe zoals die nu al bestaat in geval van calamiteiten. En met recht en reden: want de huidige toestand kan beschouwd worden als een permanente calamiteit.

De laatste weken en maanden werden verschillende suggesties gedaan in deze richting. Ook vanuit het bedrijfsleven en een meerderheidspartij. We denken bijvoorbeeld aan quantumkortingen voor grote doortochten vrachtvervoer per klant of de verplichte toeleiding van vrachtverkeer naar de Liefkenshoektunnel tijdens bepaalde tijdsvensters of voor bepaalde trajecten. Op die manier kan veel internationaal vrachtverkeer dat in feite niet

op de ring of in de Kennedytunnel thuishoort, afgeleid worden. Dat kan gecombineerd worden met een aanpassing van de toltarieven in deze spitsperiodes. De Liefkenshoektunnel kan helemaal tolvrij gemaakt worden of er kan gekozen worden voor een sterk gereduceerd tarief. Bij de concrete uitwerking zal rekening gehouden moeten worden met de Europese voorschriften ter zake.

Het effect van een tolvrije Liefkenshoektunnel werd in het recente verleden al bestudeerd. Een tolvrije Liefkenshoektunnel zorgt wel degelijk voor minder files op de ring. De laatste studie van het Vlaams Verkeerscentrum geeft aan dat er door het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel een afname is van het personenverkeer op bepaalde wegvakken van de ring met 200 voertuigen per uur (min 5%), dat het aantal vrachtwagens op de ring daalt met 150 per uur (min 20%), en dat het aantal vrachtwagens in de Kennedytunnel daalt met 100 tot 200 vrachtwagens per uur. Bovendien is er sprake van een snelheidsverhoging op de ring tussen Antwerpen-Zuid en Antwerpen-Oost in de ochtendspits. Daarnaast zullen er minder segmenten van de Antwerpse ring boven hun capaciteit moeten presteren, wat minder fileleed betekent. En tot slot zal een tolvrije Liefkenshoektunnel een aandeel van het doorgaand verkeer opvangen.

In combinatie met een verplichting zullen deze effecten zeker nog veel groter zijn.

Als bovendien werk gemaakt wordt van een goed geplande bewegwijzering en dat in een grote straal rond Antwerpen (zoals ten tijde van het Minder Hinderplan), kan het effect nog veel groter worden.

2.2. *Verhoging van de capaciteit van de ring door een variabilisering van de snelheid*

Gedurende de spits kan de snelheid op de ring beperkt worden. Dat kan aangegeven worden via verkeersborden over de weg. Op die manier wordt de doorstroming verbeterd en de capaciteit van de bestaande infrastructuur in de feiten verhoogd. Automobilistenvereniging VAB wees er vroeger reeds op dat in onze buurlanden op veel ringwegen snelheidsbeperkingen met succes werden toegepast. Zo bijvoorbeeld rond Amsterdam en Rotterdam, rond Berlijn, München, Parijs, Lyon ...

Op deze wijze wil men de verkeersveiligheid verhogen, maar ook werken aan een betere luchtkwaliteit en minder lawaai. Europese studies tonen aan dat een snelheidsverlaging grote gevolgen kan hebben op de luchtkwaliteit: door het verlagen van de maximumsnelheid wordt ook de gemiddelde snelheid verlaagd, wat zorgt voor een lagere gemiddelde emissie per voertuig.

Bovendien neemt het snelheidsverschil tussen vrachtverkeer en ander verkeer af, waardoor ook het aantal rijstrookwisselingen en optrek- en afrembewegingen afneemt. Wat de kans op ongelukken aanzienlijk vermindert.

2.3. *Versnelling investeringen in openbaar vervoer en in fietswegen*

In Antwerpen werd het vertramningsplan in 2012 sneller dan gepland doorgevoerd, omdat men tegelijk ook besparingen wou doorvoeren. Daardoor nam men een risico. Goede buslijnen werden opgedoekt of beperkt, terwijl de tram niet altijd een volwaardig alternatief kon bieden. Er is nood aan een grondige evaluatie van de stand van de vertramming vandaag. Om vervolgens op korte termijn een extra impuls te geven aan het openbaar vervoer in stad en rand.

Door het frequenter gebruik van fietsen met elektrische ondersteuning wordt de actieradius voor de fiets vergroot. Ook de gemiddelde rijnsnelheid stijgt. Afstanden tot 10 en 15

km kunnen (mits de nodige infrastructuur) vlot met de fiets afgelegd worden. Het is dan ook verstandig om het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk versneld uit te breiden, hiaten weg te werken en een aangepaste bewegwijzering te voorzien.

Björn RZOSKA

Dirk VAN MECHELEN

Elisabeth MEULEMAN

Bart TOMMELEIN

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement vraagt de Vlaamse Regering:

- om bij de verdere afhandeling van de besluitvorming rond de Oosterweelverbinding:
 - 1° actief de dialoog aan te gaan met de actiecomités om een nieuwe polarisatie te vermijden;
 - 2° alle voorgestelde tracés op gelijke wijze door te rekenen en met name de verkeersmodellerings voor een scenario met gedifferentieerde tol voor alle tracévarianten door te voeren;
 - 3° de gezondheidseffecten op korte afstand van de grote verkeerswegen alsnog te onderzoeken;
 - 4° maximale openbaarheid van bestuursdocumenten te verzekeren;
- om structurele maatregelen te nemen op korte termijn om de files te verminderen:
 - 1° door in de spitsperiodes voor welbepaalde verkeerstrajecten vrachtwagens te verplichten om gebruik te maken van de Liefkenshoektunnel en tegelijk de toltarieven in die Liefkenshoektunnel te milderen en zo mogelijk op nul te brengen;
 - 2° door de snelheid op de ring variabel te maken zodat de capaciteit van de ring en de verkeersveiligheid verhoogd worden en de vervuiling beperkt wordt;
 - 3° door versneld te investeren in meer en beter openbaar vervoer en in fiets(snel)wegen.

Björn RZOSKA

Dirk VAN MECHELEN

Elisabeth MEULEMAN

Bart TOMMELEIN