

Vraag nr. 354
van 3 april 1998
van de heer MARC CORDEEL

Grote ring Antwerpen – Schrapping uit gewestplan

Om de aanleg van een containerterminal naast Doel mogelijk te maken, wordt het gewestplan Sint-Niklaas Lokeren gedeeltelijk in herziening gesteld. Maar ook het tracé dat de aanleg van een grote ring of verbinding tussen de expresweg en de E17 mogelijk moet maken, wordt geschrapt. Eerder al werd de aanleg van de grote ring niet langer opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Dat het tracé nu ook uit het gewestplan wordt gelicht, komt dus niet helemaal onverwacht.

De toestand is nochtans ernstig. De haven van Antwerpen, die een sterke uitbreiding kent in het Waasland, verwerkt thans jaarlijks zo'n 110 miljoen ton goederen, waarvan ongeveer 60 miljoen ton of omgerekend 45 % wordt aan- en afgevoerd met het wegvervoer. Deze volumes nemen jaarlijks toe en de gevolgen daarvan zijn dagelijks merkbaar, voornamelijk op de autosnelwegen in en rond Antwerpen, waar de moeilijkheden zich al lang niet meer beperken tot de ochtend- en avondspits. De uitzaaiing van het fileprobleem is duidelijk ingezet. Zeker wanneer in de Kennedytunnel of elders op de ring een ongeval gebeurt, wordt de congestie voelbaar tot ver buiten de Antwerpse agglomeratie, en dit voor een groot deel van de dag.

Alleen de aanleg van een grote ring kan dit catastrofescenario ombuigen.

1. Zijn de economische gevolgen van het schrappen van het tracé voldoende bestudeerd en ingeschat ?

Zo ja, bevestigen de gegevens van de minister de bovenvermelde feiten ?

2. Het verkeer op de Antwerpse autosnelwegen gaat tegen het jaar 2010 met 58 % toenemen. Op welke manier wordt deze toename, zonder de grote ring, gekanaliseerd ?

Antwoord

1. Alvorens over te gaan tot de schrapping van het tracé van de grote ring uit het gewestplan werden de gevolgen hiervan onderzocht vanuit twee invalshoeken.

- Een eerste evaluatie gebeurde op verkeerskundige basis.

Zoals in punt 2 wordt gesteld, bleek de uitbouw van deze verbinding geen oplossing te zijn voor de verkeersproblemen waarmee de Antwerpse regio nu en in de toekomst wordt geconfronteerd. Vanuit het oogpunt van toegevoegde waarde kan dan ook slechts op een marginaal effect worden gerekend, aangezien er geen wezenlijke verbeteringen worden aangebracht aan de bereikbaarheid van deze regio. Vervolgens werd via simulaties nagegaan op welke wijze de problemen binnen deze regio dan wel konden worden opgelost. Deze voorstellen zijn terug te vinden in het Masterplan voor de Mobiliteitsproblemen in Antwerpen. Een studie is momenteel lopende om de economische gevolgen te bepalen die verbonden zijn aan dit maatregelenpakket. Deze economische gevolgen worden bestudeerd zowel op het niveau van de Antwerpse regio, als op niveau van het Vlaams Gewest. Tevens wordt nagegaan wat de financiële implicaties zijn voor de verschillende partners belast met de realisatie van dit maatregelenpakket. De resultaten van deze studie zijn beschikbaar op het einde van 1998.

- Een tweede invalshoek van waaruit de evaluatie gebeurde, was een ruimtelijke analyse.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt vanuit een globale ruimtelijke visie op de infrastructuur en de mobiliteit geopteerd voor het niet aanleggen van de grote ring omdat de vervoersvraag naar individueel autovervoer hierdoor wordt aangezwengeld. De grote ring doorsnijdt een relatief gaaf en aaneengesloten gebied van het buitengebied met hoge landbouw- en natuurwaarden. Bij aanleg zal een grote dynamiek in dit gebied ontstaan die, gelet op de opties uit de gewenste ruimtelijke structuur voor Vlaanderen, hier niet gewenst is.

2. De prognose vooropgesteld in de vraag steunt waarschijnlijk op een verkeerstoename waarbij het huidige beleid wordt doorgetrokken naar 2010. De kans is echter reëel dat in het kader van het "Masterplan voor de Mobiliteitsproblemen in Antwerpen" buiten een aantal infrastructuurle maatregelen ook financiële maatregelen zullen worden genomen. Deze kunnen variëren van brandstofprijsverhoging, rekeningrijden, tolheffing, tot parkeerprijzen, en zo meer.

Met het Multimodaal Verkeersmodel Antwerpen werden een aantal alternatieve beleidsscenario's gesimuleerd.

- Het eerste scenario is het trendscenario. Hier wordt het huidig beleid voortgezet (geen bijkomende infrastructuur- of financiële maatregelen).
- Scenario 1 is een vraagvolgend scenario. De nadruk ligt hier vooral op uitbreiding van wegeninfrastructuur. In dit scenario wordt onder andere de grote ring aangelegd.
- Scenario 2 is een extreem vraagsturend scenario, vooral gericht op het openbaar vervoer.
- Scenario 3 is een meer realistische tussenscenario. In dit scenario worden enerzijds financiële maatregelen genomen (brandstofprijsverhoging, rekeningrijden tegen 1 fr./km, parkeermaatregelen), anderzijds wordt er een hoog kwalitatief uitgebreid openbaar vervoernet aangeboden. De bedoeling is een deel van de automobilisten te overhalen om naar het openbaar vervoer over te stappen.

Als men binnen het studiegebied (provincie Antwerpen en het arrondissement Sint-Niklaas) het aantal voertuigkilometers voor de autosnelwegen vergelijkt met die van het basisjaar (1991), dan stijgen die voor het trendscenario (2010) met 77 %. De voertuigenkilometers voor de autosnelwegen uit het model gelden voor één uur in de avondspits van een gemiddelde werkdag voor het hele studiegebied (België en Nederland). Voor scenario 1 is de stijging zelfs iets groter. Voor scenario 3 bedraagt dit slechts 21 %.

Het aantal voertuigen op de kleine ring voor de verschillende bovenvermelde scenario's leidt tot dezelfde conclusies : de toename van het aantal voertuigen op de kleine ring is veel hoger in het trendscenario en scenario 1 dan in scenario 3. Men kan dus concluderen dat de verkeerstoename naar het jaar 2010 afhangt van het gevoerde beleid.

De verwachte overlast zou kunnen worden beperkt via een combinatie van financiële en alternatieve infrastructurele maatregelen. Hierop wordt dieper ingegaan in het "Masterplan voor de Mobiliteitsproblemen in Antwerpen". Uit het Masterplan blijkt dat onder andere de uitbouw van de bewuste verbinding geen goed

alternatief is voor het oplossen van de verkeersknelpunten. De berekeningen van het Multimodaal Verkeersmodel tonen aan dat deze verbinding niet zozeer de kleine ring ontlast, maar veeleer plaatselijk verkeer aantrekt. De oorzaak hiervan is dat deze verbinding te ver is verwijderd van de woon- en werkkernen. Het grootste deel van het gewone verkeer is kortafstandsverkeer en is niet bereid langs de grote ring om te rijden. Andere alternatieven werden onderzocht met het Multimodaal Verkeersmodel en bleken een betere impact te hebben op het verkeer. Denkt men hierbij aan de sluiting van de kleine ring (Oosterweelbrug/tunnel), de A102 Merksem-Wommelgem, het ongelijkvloers maken van de Singel, enzovoort. Hiervoor wordt verder verwezen naar het bovenvernoemde Masterplan. De verschillende alternatieven worden in een later stadium verder uitgediept. Deze verdiepende studies worden begeleid door een projectgroep Masterplan Antwerpen, waarin de verschillende betrokken administraties, De Lijn, de NMBS, de stad Antwerpen, de provincie en het Antwerpse havenbedrijf vertegenwoordigd zijn. De missie voor de projectgroep is om concrete, realistische voorstellen te ontwikkelen voor de mobiliteitsproblematiek in de stad Antwerpen en in de onmiddellijke omgeving ervan, en de resultaten hiervan aan de bevoegde instanties voor te leggen.