
AANVULLEND ANTWOORD

op vraag nr. 757 van 27 februari 2018

van **WOUTER VANBESIEN**

1. Het Verkeerscentrum voert momenteel onderzoek naar het ADR transport in de Antwerpse Regio. Dit onderzoek is nog lopende maar cijfers kunnen nog niet worden medegedeeld.

De volgende lokale puntmetingen van ADR-transporten zijn wel beschikbaar:

- Craeybeckxtunnel: meting uit 2015 door AWW. Hierbij werd gedurende 1 week in beide richtingen gemeten waarbij 3390 ADR-voertuigen werden geregistreerd.
- Liefkenshoektunnel: meting in 2015 door NV Tunnel Liefkenshoek. De tellingen werden uitgevoerd in beide richtingen gedurende 1 week waarbij 4360 ADR-voertuigen werden geregistreerd.
- Tijsmanstunnel: meting uit 2016 door AWW. Hierbij werd gedurende 1 week gemeten waarbij 4969 ADR-voertuigen werden geregistreerd.
- Meerdere punten (26) in de Antwerpse regio: meting in 2011, 2016 en 2017 door het Havenbedrijf Antwerpen. Het Departement MOW is momenteel bezig met een analyse van deze meetgegevens.
- Meting op de R1 thv de Turnhoutsebaan: meting in 2013 door BAM. Hierbij werd gedurende 6 dagen gemeten in beide richtingen waarbij 7896 ADR-voertuigen werden geregistreerd.
- Meting op de E19 thv kilometerpunt 56.3: meting in 2017 in opdracht van AWW. Er werd gedurende 2 weken gemeten waarbij 638 ADR-voertuigen werden geregistreerd.

De vorm waarin meetgegevens worden doorgegeven, de verwerking die ermee is gebeurd en waarvoor de cijfers gebruikt worden, verschilt voor elke meting. Onderlinge vergelijking is dus zeer moeilijk.

2. Het verkeersmodel MMA beschouwt ADR verkeer niet als een aparte categorie waardoor modelsimulaties voor ADR verkeer niet mogelijk zijn.
3. Het verkeersmodel MMA beschouwt ADR verkeer niet als een aparte categorie. Simulaties specifiek voor ADR verkeer zijn dus ook niet mogelijk.

In de ontwerpfase van de 3 tunnels zijn de volgende gegevens omtrent intensiteiten meegenomen:

Tunnel	Tunnelcategorie
Scheldetunnel	Tunnelcategorie C
Kanaaltunnel	Tunnelcategorie C
OKA tunnel	Tunnelcategorie A

Hoeveelheid transport gevaarlijke stoffen onderkruising Albertkanaal (OKA-tunnel):

OKA Tunnelbuis	Gevaarlijke stoffen transporten (mvt/jaar)				
	LF1	LF2	LT	GF	GT
Noord naar Zuid	14.517	20.648	969	14.089	37
Zuid naar Noord	14.383	15.933	1.298	13.193	72

Hoeveelheid transport gevaarlijke stoffen Kanaaltunnel:

Stofcategorie	OWK naar Noord	naar Noord OWK	naar Zuid OWK	Zuid naar OWK	naar
LF1	18.697	18.872	18.872	18.697	
LF2	20.713	26.843	26.843	20.713	
LT	1.687	1.260	1.260	1.687	
GF	0	0	0	0	
GT	0	0	0	0	

Hoeveelheid transport gevaarlijke stoffen Scheldetunnel:

Stofcategorie	Aantal gevaarlijke stoffen transporten [mvt/jaar]	
	OWK naar Linkeroever	Linkeroever naar OWK
LF1	12.988	12.988
LF2	12.850	12.850
LT	2.885	2.885
GF	0	0
GT	0	0

Legende: Gevaarlijke stoffen transporten

LF1: Aantal tankwagens met brandbare vloeistof gevaarklasse 1 per jaar.

LF2: Aantal tankwagens met brandbare vloeistof gevaarklasse 2 per jaar.

LT: Aantal tankwagens met toxische vloeistof per jaar.

GF: Aantal druktankwagens met brandbaar tot vloeistof verdicht gas per jaar.

GT: Aantal druktankwagens met toxisch tot vloeistof verdicht gas per jaar.

4. Voor de hypothetische scenario's die door de vraagsteller geschetst worden, kunnen volgende verwachtingen worden uitgesproken:
 - a) In feite komt dit scenario neer op een bevestiging van de bestaande toestand waarbij alle Scheldekruisend ADR-verkeer (muv cat. D) via de Liefkenshoektunnel moet blijven rijden
 - b) In dit geval wordt de haven onbereikbaar voor cat. A transporten vanuit het oosten en omgekeerd. Zonder alternatief ziet dit verkeer zich gedwongen op het onderliggende wegennet te rijden;
 - c) Idem als scenario b, alleen zal bijkomend ook cat. C zich gedwongen zien gebruik te maken van het onderliggend wegennet.
5. Bij de bepaling van de tunnelbeperkingscode worden, met het oog op de integrale tunnelveiligheid, alle elementen die een rol spelen in de (tunnel)veiligheid in rekening gebracht. Belangrijkste drijfveer bij verder onderzoek in deze is tunnelveiligheid van een ADR tunnel in relatie tot de lengte van de A102 (meer dan 6km). Tot op heden is de verwachting dat men van de A102 een categorie C tunnel kan maken.
6. Mijn investeringsbeleid en verhoogde -budgetten voor de alternatieven voor de weg werden reeds meermaals besproken in de commissie OPE. Het verhogen van de bruggen en andere investeringen in het Albertkanaal en Antwerpse haven zitten op schema. Naast de hardware zit ik in op een daadwerkelijk realiseren van de modal en mental shift bij verladers en bedrijven. Begin november 2017 werd een open

projectoproep voor 'nieuwe en innovatieve impulsen die het vervoer van goederen van en naar het hinterland vlotter en efficiënter moeten doen verlopen' gelanceerd. De Vlaamse Overheid en de Havenbedrijven ondersteunen gezamenlijk deze projecten. Voor elke euro die het havenbestuur investeert in deze projecten, investeert Vlaanderen ook een euro. Ik heb hiervoor 2.000.000 euro beschikbaar gemaakt. In 2018 wordt een nieuwe steunmaatregel gelanceerd die als doel heeft om de efficiëntie van het goederenvervoer en de verbindingen tussen de Vlaamse havens en hun hinterland structureel te verbeteren. Wij zetten opnieuw in op het stimuleren van binnenvaart en spoor ten opzichte van wegvervoer en willen dat bereiken met zogenaamde 'bundelingsconcepten'. De steunmaatregelen moeten een deel van de extra kosten die gepaard gaan met bundeling van containers compenseren, waardoor deze vervoermodi aantrekkelijker worden en operationele knelpunten worden weggewerkt. Dit neemt niet weg dat ook voor- en natransport over de weg en overslag noodzakelijk is en blijft.

Daarnaast heb ik in 2017 het Multimodaal.Vlaanderen opgericht in samenwerking met het Vlaams Instituut voor de Logistiek. Dit modusneutraal en onafhankelijk adviespunt informeert, sensibiliseert en begeleidt bedrijven zodat een "mental shift" leidt tot een optimale moduskeuze per goederenstroom.