



Oproep voor een andere aanpak van DE MOBILITEIT in Vlaanderen - kort

De mobiliteit is een onmisbare schakel voor het functioneren van de maatschappij. Het gaat bovendien in ruime mate om technische kwesties met inbreng van zeer veel middelen en met keuzes die belangrijk zijn in de verre toekomst. Het beheersen van de mobiliteit is ook van groot belang voor **het klimaat**.

Onafhankelijke deskundigen moeten een luidere stem krijgen in het debat dat vandaag teveel door de politiek en drukingsgroepen wordt gestuurd. En dit met dikwijls subjectieve criteria.

De Vlaamse Bouwmeester heeft er de laatste tijd op gehamerd dat we het platteland terug in ere moeten herstellen en meer geconcentreerd in dorpskernen en steden moeten gaan wonen. De mobiliteit is hier rechtstreeks mee verbonden.

Deze visie sluit nauw aan bij die van **de Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning (VRP)** met haar **Manifest Mobiliteit (MM)** van 2015-2016: zie bijlage 4. Ook de Vlaamse overheid heeft het vraagstuk bestudeerd en een document gepubliceerd: Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen van 2013-2014.

Reeds meer dan 40 jaar zien we in heel Vlaanderen de toestand verslechteren. Het is hoogtijd om andermaal aan de alarmbel te trekken. Dit is dus een oproep om uw steun 'te outen' want tot nog toe is er veel te weinig actie geweest.

Het Manifest Mobiliteit van de VRP zie ik als een basis voor verandering. Daarin staat letterlijk:

“Hoe kunnen we efficiënter omgaan met de bestaande infrastructurale rijkdom?”

Het principe van goed gebruik van de bestaande middelen is er één van gezond verstand en het blijft tot op vandaag geldig. In grote trekken komt de visie van de meeste deskundigen hier op neer (zie ook het MM van de VRP):

1. nu geen of nauwelijks nieuwe wegen aanleggen die bijkomend wegverkeer induceren: er zijn een paar uitzonderingen voor ontbrekende schakels die al eerder aangelegd moesten zijn: zie verder

2. minder wegverkeer: auto's en vrachtwagens

3. veel meer fietsverkeer

4. veel meer openbaar vervoer

Enkele zeer belangrijke, concrete aandachtspunten voor verbetering en **dringende koersverandering** komen er aan. Zo niet gaan er onherroepelijk kansen verloren.

Als **startpunt** nemen we vanzelfsprekend **de bestaande infrastructuur**. Dat wil zeggen dat we het bestaande vervoersnet optimaal gaan gebruiken en dus het onderste uit de kan zullen halen. Dat lijkt vanzelfsprekend maar de realiteit is anders.

Zeer concreet **de meest dringende, noodzakelijke ingrepen:**

- 1. Een aanpassing van het Toekomstverbond (ToVe)** voor de Mobiliteit rond Antwerpen. Het ToVe erkent terecht dat de bestaande R2 voldoet om het doorgaand verkeer op te vangen, maar wij willen dat de R2 **nu al** deze grote rol op zich neemt. Want dit opent perspectieven!

Jaar na jaar (o.a. in de GVA van 5 jan 2018) krijgen we volkomen ten onrechte (zie bijlage 3) met veel nadruk te lezen dat de R2/LHT aan zijn plafond zit terwijl er zo goed als niets gedaan wordt om de toestand daar te verbeteren. Door een optimalisering van de R2/LHT kunnen we verkeer van de Ring (R1/Kennedy) weghalen. Dit zou hét streefdoel moeten zijn.

Het drama van de huidige toestand (al meer dan 25 jaar) is de ongelijke behandeling tussen twee tunnels op betrekkelijk korte afstand van elkaar: de gratis Kennedytunnel (KT) versus de tol Liefkenshoektunnel (LHT). We moeten deze discriminatie opheffen! Dit betekent testen met de R2/LHT tolvrij, en daarna tol aan de LHT én aan de KT zodat een sturing mogelijk wordt. Nu is de voorkeursturing recht naar/door de stad. Wij willen het tegendeel.

We moeten nu wel werk maken van een streng management van het verkeer op de R2 en van de verbetering van en de alternatieven voor de aansluitingen aan de Tijlmanstunnel (TT) want die zijn de grootste stoorzenders in het verkeer op de R2, samen met de tolhuisjes.

Met bovengenoemde maatregelen kan de R2 stand houden en zal de R1 aanzienlijk ontlast worden. Met later een stedelijke ringweg (SRW) en een doorgaande ringweg (DRW) zoals in het voorstel van Ringland. Dit houdt dus in **dat we nu geen nieuwe Scheldekruising nodig hebben**, en we niet moeten wachten op een tweede Tijlmanstunnel (zie ook het oorspronkelijke stappenplan van Ringland in bijlage 5). Dit hadden we al gedurende meer dan 25 jaar kunnen uittesten maar het is

al die tijd niet gebeurd omwille van een pak redenen, de ene al meer vergezocht dan de andere...

Zoals nu door de overheid gepland, worden eerst de sluizen (nogmaals) opengezet voor bijkomend wegverkeer. Extra capaciteit gecreëerd door een nieuwe Scheldekruising met het gekende aanzuigeffect.

Twee noodzakelijke investeringen, aansluitend bij LHT-tolvrij:

- a) de **A102** (verbinding E313-E19 naar Breda) zoals voorzien in het ToVe (Radicaal haventracé) zorgt voor een grote ontlasting van de Antwerpse Ring (R1) ter hoogte van Deurne en Merksem
- b) de **verbinding E17-R2** die toelaat dat de R2 degelijk aangesloten wordt op het autosnelwegennet, zonder de voorziene chaotische rondweg langs de R4 die bovendien een spoorlijn naar Zeebrugge in de weg staat

In feite betekent dit de vervollediging van de hele oost-noord-west zijde van de Antwerpse grote ring (zoals oorspronkelijk voorzien tientallen jaren geleden) met de aansluiting van haven- en doorgaand verkeer op het autosnelwegennet, langs en rond de volledige agglomeratie.

Later stellen we een **spoorverbinding Antwerpen-Zeebrugge** voor, langs de E34. Een bijkomend Saefthinghedok is derhalve niet wenselijk is. In een meer uitgebreide bijdrage zullen we hierop ingaan.

2. De **grote modal shift**, gepaard gaande met **een nieuwe ruimtelijke ordening**.

Het scenario onder punt 1. maakt miljarden vrij voor investeringen in **de alternatieven voor het wegverkeer**: de zogenaamde modal shift. Een grote ommezwaai in ons mobiliteitssysteem en onze ruimtelijke ordening.

Een **dringende aanpak** is nodig. Vandaar mijn vraag aan **onafhankelijke deskundigen en ingewijden** om met één stem te spreken, en om samen met burgerbewegingen en actiegroepen de bevolking meer bewust te maken en een zeer sterk signaal uit te sturen naar de bevolking en de politiek. Iedereen moet z'n steentje bijdragen aan een mooie toekomst in Vlaanderen.

Paul Van den Bossche

26 jan 2018

Burgerplatform OnzeMobiliteit

<https://onzemobiliteit.com>

#onzemobiliteit

Actiegroep Liefkenshoek tolvrij

info@onzemobiliteit.com

Bijlagen:

1. schets hoofdwegen rond Antwerpen
2. positieve reactie op tolvrije Liefkenshoektunnel
3. trafiek aan de TT (R2/LHT) en de KT. **De R2 is allesbehalve verzadigd!**
4. het Manifest Mobiliteit (VRP): inleiding
5. stappenplan Ringland in 2014