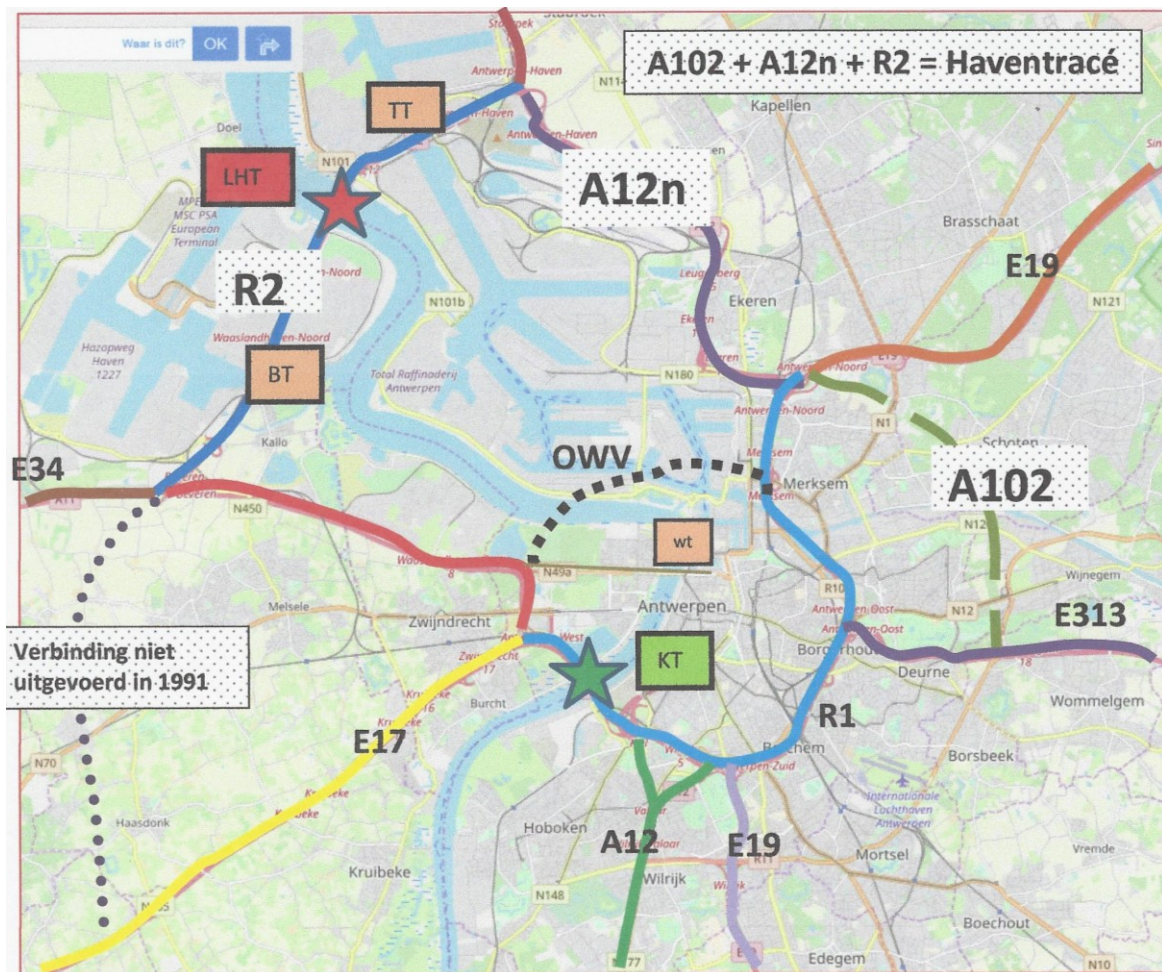


Verbetering verkeersafwikkeling rond Antwerpen

Waarom de Oosterweelverbinding (OWV) nu niet nodig is

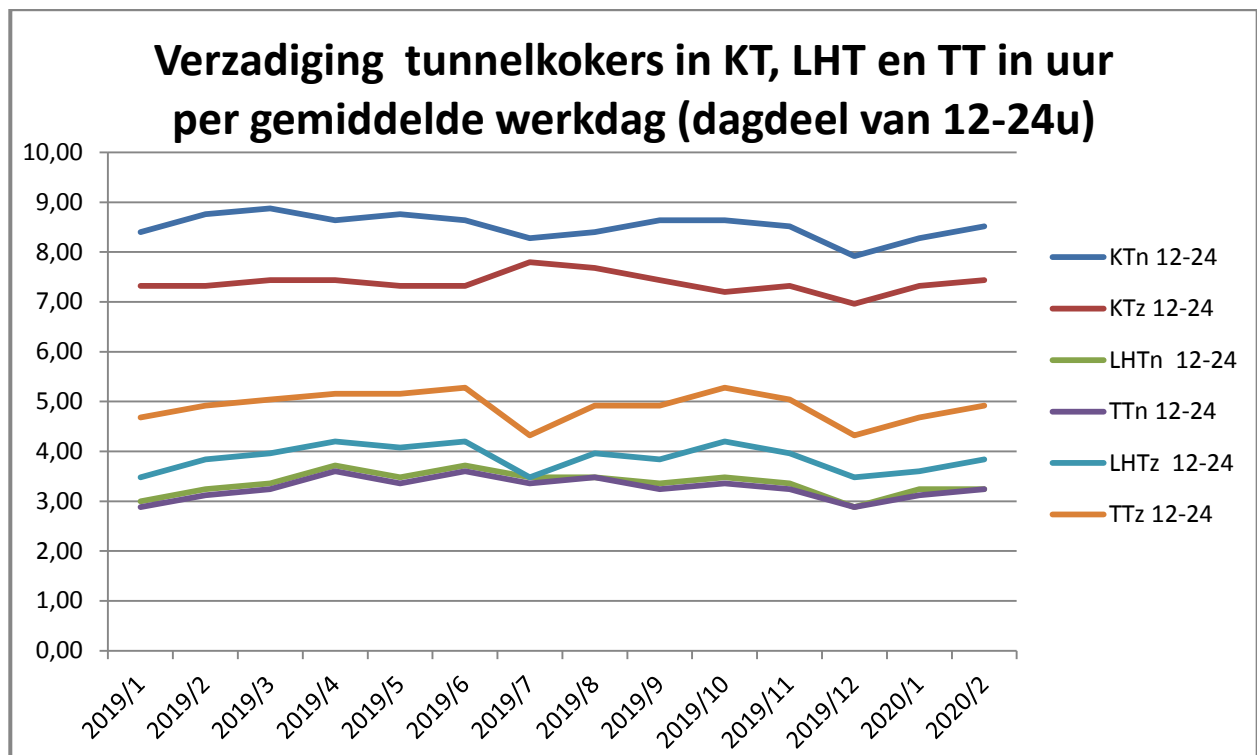
De huidige infrastructuur (wegverkeer) rond Antwerpen wordt slecht gebruikt, te wijten aan 1) de tolheffing en 2) de slechte aansluiting op het hoofdwegennet van de R2 (met hierbij de Liefkenshoek toltunnel of LHT). Dit leidt tot files en verkeersoverlast. Zie het plan hieronder.



Zie de ligging van de gratis Kennedytunnel (KT) en de Liefkenshoektunnel (LHT) met tolheffing.

Een sturing en herverdeling van het verkeer kan de toestand direct sterk verbeteren. Dat kan als volgt:

1. Tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel (LHT), gelegen op de R2, en tegelijk beperken van het aantal personenwagens op dezelfde R2, vooral door georganiseerde carpooling en bedrijfsvervoerplannen (er is nagenoeg geen openbaar vervoer in de haven; zie <https://onzemobiliteit.files.wordpress.com/2020/05/170824-ds-haven-werknemers-komen-per-auto.pdf>). Daardoor komt er extra vrije ruimte op de R2. Bedoeling is die te laten innemen door vrachtverkeer.
2. Actieve sturing van een groot deel van het doorgaand vrachtverkeer langs de R2, die nu nog meer vrije capaciteit bezit, terwijl die al ruim was in de daluren. Zie hierna de grafiek van de verzadiging die aantoont dat de LHT veel minder verzadigd is dan de KT (gegevens Vlaams Verkeerscentrum).



Betekenis van de letters: KTn = Kennedy noorderkoker (oost-west richting) – LHTn = Liefkenshoek noord-zuid richting– TTn = Tijsmans noord-zuid richting enz...

Zie ook de verwijzing naar een artikel over de vrije capaciteit in de Liefkenshoektunnel:

https://www.gva.be/cnt/dmf20191024_04682332/nieuw-proefproject-van-start-om-verkeer-beter-te-spreiden-tussen-liefkenshoek-en-kennedytunnel

- Door deze sturing zijn er veel minder storende vrachtwagens op de Ring R1. Zij reageren immers trager en zijn oorzaak van veel weefbewegingen van het verkeer tussen de rijstroken. Het komt er op neer dat het druk verkeer op de R1 veel beter gestroomlijnd wordt.
Er zijn vandaag ook frequente (dikwijls kleine) ongevallen met vrachtwagens op de R1, wat leidt tot grote verkeershinder. Die incidenten vallen dan grotendeels weg.

De R2 zal dus voornamelijk dienen voor het vrachtverkeer, veel meer dan de R1. Vandaag is dat nog omgekeerd (cijfers Vlaams Verkeerscentrum - VVC). De R1 wordt dan in grote mate vrij gemaakt van grote vrachtwagens. Er zal veel minder congestie zijn.

Zie de simulatie (https://onzemobiliteit.files.wordpress.com/2020/05/simulatie_sturing_kt-lht.pdf) waarbij het vrachtverkeer in twee stappen van 0% over 35% tot 70% overgeheveld wordt van de R1 naar de R2. De grafieken (bron van de cijfers: VVC) tonen aan dat er in de Kennedytunnel (KT) veel ruimte vrij komt, terwijl de Liefkenshoektunnel (LHT) het verkeer nog ruim aankan.

Dit scenario moet uitgetest worden op het terrein. Dat kan binnen de paar weken.

De verkeersafwikkeling rond Antwerpen zal op die manier veel vlotter verlopen. Dan kan deze toestand nog verder verbeteren en verduurzamen dank zij bijkomende stappen (modal shift: openbaar vervoer, fietsen...).

Zolang deze test niet is uitgevoerd is het veel te voortvarend de Oosterweelverbinding (een ingreep die leidt tot een globale investering van 10 miljard euro) te bouwen.

Deze test wordt reeds 10 jaar gevraagd door het BPOM.

Wie meer detail informatie wil, leest de meer uitgebreide analyse (zie

<https://onzemobiliteit.files.wordpress.com/2020/05/bpom-mer-standpunt-2020-2.pdf>).

BPOM 15/05/2020 – www.onzemobiliteit.com