

# Verkeersinfarct op komst

## WAT MET HET VRACHTVERKEER?

# “Cijfers bewijzen: haven is niet de oorzaak van de files”

Inzetten op alternatieven over het water en het spoor blijft prioriteit



**MARC VAN PEEL**  
Schepen voor de Haven  
“54% van de vrachtwagens rijdt niet van of naar de haven.”



FOTO PHOTO NEWS

**N**og geen 5% van het vrachtwagenverkeer dat Antwerpen passeert, vertrekt van of naar de haven. De meeste vrachtwagens zijn doorgaand verkeer”, zegt Havenscheper Marc Van Peel (CD&V).

• Vorig jaar voerde het Havenbedrijf Antwerpen een verkeersstelling uit op een aantal Antwerpse invalswegen. De bedoeling was om te achterhalen hoe de verkeersstromen van en naar de haven verlopen.

Op de hoofdwegen richting Antwerpen is 19,3% van het aantal voertuigen vrachtverkeer. In 2011 was dit 18,8% en in 2006 18%.

Meer dan de helft (53,9%) van dit vrachtverkeer is doorgaand verkeer en gebruikt de Antwerpse wegen louter als snelste weg om van A naar B te rijden.

Dat betekent dat van het aantal vrachtwagens dat Antwerpen passeert slechts 24,2% havengerelateerd is. “Van het totaal aantal

voertuigen dat vorig jaar op de een of andere manier Antwerpen binnenreed, was slechts 4,5% bedoeld voor de haven. De vaak gehoorde opmerking dat de haven voor een flink deel verantwoordelijk is voor de files in de regio klopt dus niet”, zegt Marc Van Peel.

### “Haven uitbreiden kan”

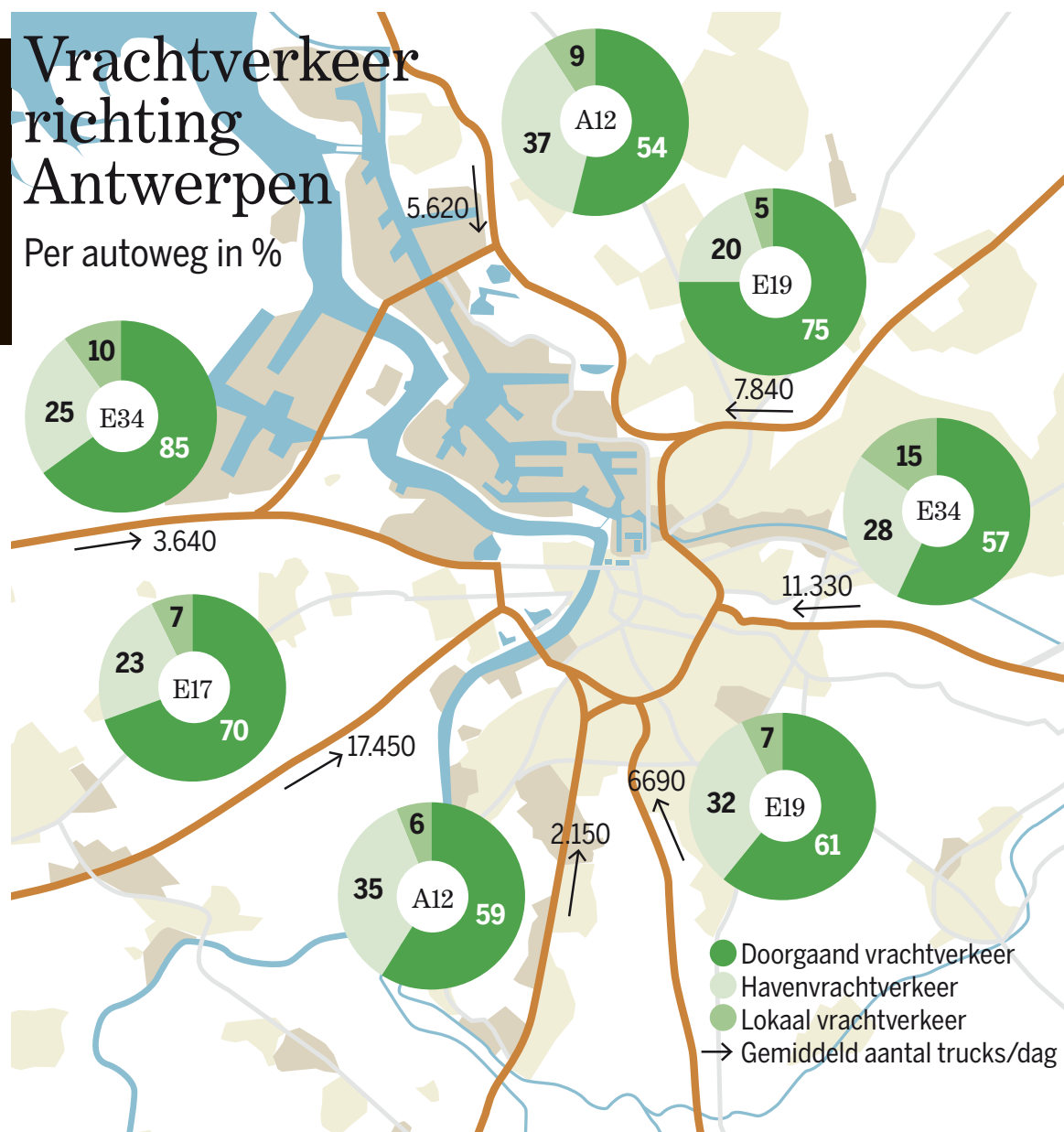
De cijfers zijn voor Marc Van Peel het bewijs dat het protest tegen een verdere havenuitbreiding om mobiliteitsredenen geen steek houden. “Ik hoop dat dit dan ook stopt. De bouw van een nieuw dok zal geen gigantische toename van het vervoer van en naar de haven veroorzaken.”

Professor en mobiliteitsdeskundige Dirk Lauwers (UGent) vindt dat er wel alternatieven kunnen worden gezocht om het havenverkeer zo veel mogelijk van de Antwerpse Ring te halen.

“Meer gebruikmaken van de Liefkenshoektunnel is daarbij de snelste oplossing. Verder moet er op korte termijn ook werk worden

## Vrachtverkeer richting Antwerpen

Per autoweg in %



gemaakt van een verbeterde toegankelijkheid van de Tijsmanstunnel. Duidelijkere signalisatie en betere op- en afritten richting tunnel zijn ook nodig.”

### “40% over water”

Om het haventransport op de weg te verminderen, zijn er al maatregelen genomen, zegt Marc Van Peel. “Het containervervoer gebeurt nu al in 40% van de gevallen met binnenvaartschepen. Als de nieuwe waterweg tussen de Seine en de Schelde, waar al jaren over gepraat wordt, er

komt, zal dat aantal nog toenemen. Ook het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal maakt meer trafiek op het water mogelijk.”

Ook Dirk Lauwers ziet de oplossing in meer vervoer via het water en het spoor. “Zeker wat dat laatste betreft is er echter nog maar bitter weinig vooruitgang geboekt.”

### Doorgaand verkeer (niet) aanpakken

Het doorgaand verkeer wil Dirk Lauwers zo veel mogelijk uit de

Antwerpse regio houden. “Dat kan door vrachtwagens die niet in Antwerpen moeten zijn, onder meer via Gent of Brussel te laten rijden.”

Marc Van Peel ziet dat anders. “Antwerpen is een knooppunt en dat zal niet veranderen. Daar moeten we ons bij neerleggen. Bovendien passeren veel vrachtwagens Antwerpen omdat er in de regio bedrijven zijn gevestigd die niet noodzakelijk met de haven te maken hebben. Dat willen we graag zo houden.”

**PATRICK VAN DE PERRE**

## Hoezo, de werken beginnen?

• Eigenlijk zijn de werkzaamheden aan de Oosterweelverbinding al een hele tijd bezig, want momenteel worden op een aantal plaatsen al werven voorbereid en nutsleidingen aangepast. Maar het officiële startschot – de fameuze “eerste spade in de grond” – zal plaatsvinden in de tweede helft van dit jaar.

Dan begint de eerste fase van het gigantische project waarbij, vertrekkend van het Sint-Annabos op Linkeroever, een nieuwe tunnel onder de Schelde zal worden gegraven, die op de rechteroever boven komt in de omgeving van het Noordkasteel.

In de tweede fase volgt het gedeelte van het traject tussen de Schelde en de Ring, inclusief de aanleg van de ‘Oosterweelknoop’

bij het Noordkasteel, een complex dat noodzakelijk is voor een betere ontsluiting van de haven. De derde en laatste fase van de aanleg behelst de aansluiting van de Oosterweelverbinding met de Ring via de ‘Hollandse knoop’ in Borgerhout.

### Bouwaanvraag ingediend

Als de officiële planning van de overheid kan worden waargemaakt, zouden de werkzaamheden in 2024 klaar moeten zijn. Tenzij een nieuw referendum, een afwijzing van de plannen door de Raad van State of andere obstakels voor nieuwe verdragen

zorgen.

De bouwvergunning voor de werken op de Linkeroever is ondertussen aangevraagd. De verwachting is dat die wordt goedgekeurd, waardoor er dit najaar kan worden begonnen met graven. Voor de aanleg van Oosterweel op de rechteroever is het nodig even te wachten. Op dit moment is het plan-MER in opmaak. De Vlaamse overheid hoopt in de zomer van dit jaar een bouwvergunning aan te vragen voor dit deel van het project. Dat betekent dan dat er in de loop van 2018 begonnen kan worden met de werken.

(lm, pvdp)