

DE POLDER

Regionaal nieuwsmagazine

Berendrecht en Zandvliet voortaan vijf sterren gemeenten



Kinesist Paul Van Loon en het kleine fenomeen blz. 16 en 17



Iedereen kampioen bij Special Olympics blz. 6



Troostzakje moet kinderen meer begeleiden bij rouwproces blz. 11



Zal een modal-shift het verkeer weghouden uit de polder?

Het vorige artikel in deze reeks beschreef hoe het doorgaand verkeer wordt omgeleid via de R2 en de Havenweg om het verkeer op de Antwerpse ring vlot te krijgen en de ring te kunnen overkappen. Hiervoor zal de A12 (Havenweg) verbreed worden en zullen de knooppunten en aansluitingen heraangelegd en verplaatst worden. Deze maatregel alleen zal niet voldoende zijn. Er is gewoon te veel verkeer.

Er wordt ook zwaar ingezet op het verminderen van het aantal verplaatsingen met de auto. Vandaag gebeuren 70% van de verplaatsingen met herkomst en/of bestemming in de Antwerpse agglomeratie met de auto. De overige verplaatsingen gebeuren veelal met openbaar vervoer of met de fiets. Deze opsplitsing (split) tussen verplaatsingen met de auto en verplaatsingen met andere vervoersmiddelen, noemt men de 'modal-split'. Tegen 2030 zouden nog maar 50% van de verplaatsingen met herkomst en/of bestemming in de Antwerpse agglomeratie met de auto mogen gebeuren. De verschuiving (shift) van de auto naar andere vervoerwijzen is de 'modal-shift'. Om daartoe te komen wordt er geïnvesteerd in meer en betere fietspaden, openbaar vervoer, waterbussen, nieuwe tramverbindingen, Park & Ride, enzovoort. Deze zogezegde ambitieuze modal-shift gaat alleen over verplaatsingen van personen, niet over transport van goederen.



Wat dan met het groot aandeel vrachtwagens op de wegen rond Antwerpen?

Het Havenbedrijf Antwerpen heeft ook een ambitieuze modal-shift voor ogen. Het havenbedrijf wil het transport over de weg optimaliseren en het transport via spoor en binnenvaart stimuleren. Tegen 2030 moet het wegtransport verminderen van 55% naar 43%. De binnenvaart moet van 38% in 2018 groeien naar 42% in 2030 en het spoorvervoer moet van 7% toenemen tot 15% tegen 2030. Het gaat hier niet over het aantal verplaatsingen maar over het aantal te transporteren tonnen. Maar zijn al die plannen wel zo ambitieus als ze worden voorgesteld? Wat moet men zich inbeelden bij de voorgestelde percentages? En in welke mate wordt er echt reke-

ning gehouden met de leefbaarheid in Ekeren, Berendrecht, Zandvliet, Stabroek en Hoevenen?

De modal-shift voor de Antwerpse agglomeratie is nodig om de Antwerpse Ring te kunnen overkappen. De modal-shift voor de haven is nodig om verder vastlopen van het verkeer te voorkomen en de Haven aantrekkelijk te houden voor bedrijven en investeerders. Beiden zijn geen resultaat van een visie op vervoer en transport of van een bekommernis om de leefbaarheid. Het zijn enkel mid-

delen om andere ambities te kunnen verwezenlijken. Net zoals bij het omleiden van het doorgaand verkeer, is er door de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen en de Antwerpse burgerbewegingen geen rekening gehouden met de polderdorpen naast de A12. In de modal-shift van het Havenbedrijf Antwerpen is er dan wel een grotere rol weggelegd voor spoor en binnenvaart maar heden-daagse technologie en technieken ontbreken als alternatieven voor vrachtwagentransport. Ondanks de shift zullen

er meer vrachtwagens rijden in en rond het havengebied, mede door de geplande toename van de containertrafiek. Op dit moment is er nog geen beeld van het aantal verplaatsingen die we met z'n allen in 2030 zullen maken en over het aantal vrachten die moeten getransporteerd worden. Niet alleen in de Antwerpse agglomeratie maar in een veel groter gebied. Het is dus onmogelijk om de procenten te vertalen in aantallen. Die gegevens zijn wel nodig om te bepalen welke maatregelen er écht nodig zijn om alle verplaatsingen in goede banen te leiden maar ook om maatregelen te voorzien die ervoor kunnen zorgen dat de leefbaarheid wordt behouden. Dan pas zullen we kunnen bepalen of de vooropgestelde modal-shift ambitieus genoeg is.

