

ACTORENOVERLEG
ELZENVELD ANTWERPEN 1 JANUARI 2018
KRITISCHE REFLECTIES BIJ HET
**ONTWERPRAPPORT
STRATEGISCH MER
MOBILITEITSEFFECTEN**

Prof. Dirk Lauwers

Complex Project

Extra

**Containerbehandelingscapaciteit
Havengebied Antwerpen (CP ECA)**

SLEUTELZIN?

Voor alle criteria zien we dat de verschillen tussen de alternatieven vooral te vinden zijn in waar de impact zich voordoet, eerder dan in de grootte van de impact. Vanuit de discipline mobiliteit is er dus geen duidelijk afgebakend voorkeursalternatief te bepalen.

Vragen: Tegenstrijdigheid: waar impact = neutraal in verkeerssysteem, voor 'leefbaarheidseffecten? Of overal klein effect?

Mijn bril: onderzoek?

"Het project heeft geen noemenswaardige mobiliteitsimpact op de omgeving"

Voor alle criteria zien we dat de verschillen tussen de alternatieven vooral te vinden zijn in waar de impact zich voordoet, eerder dan in de grootte van de impact. Vanuit de discipline mobiliteit is er dus geen duidelijk afgebakend voorkeursalternatief te bepalen.

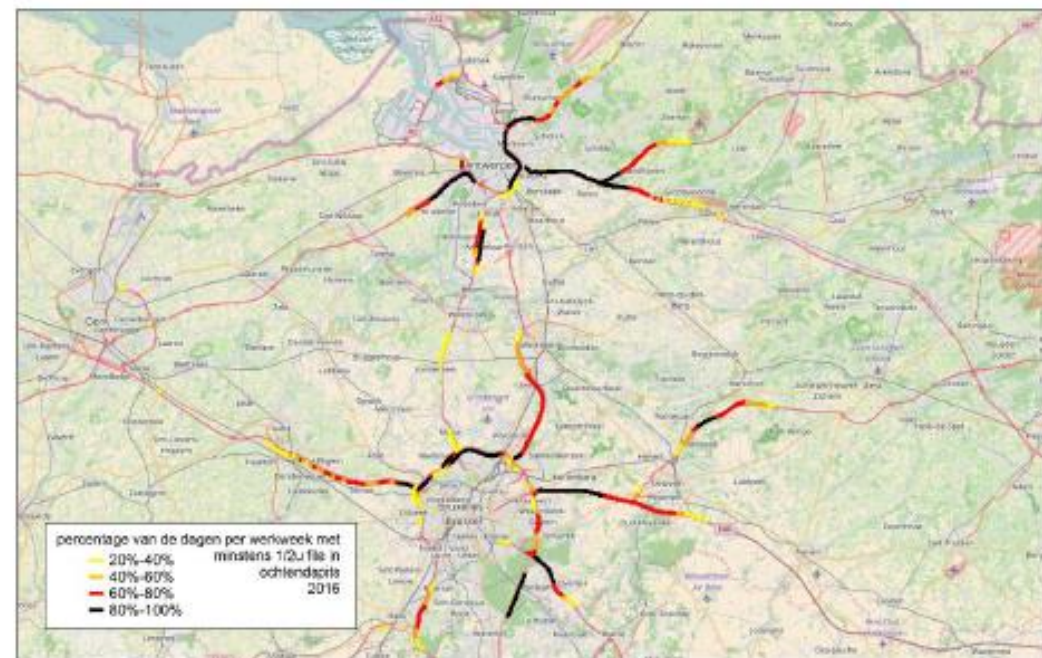
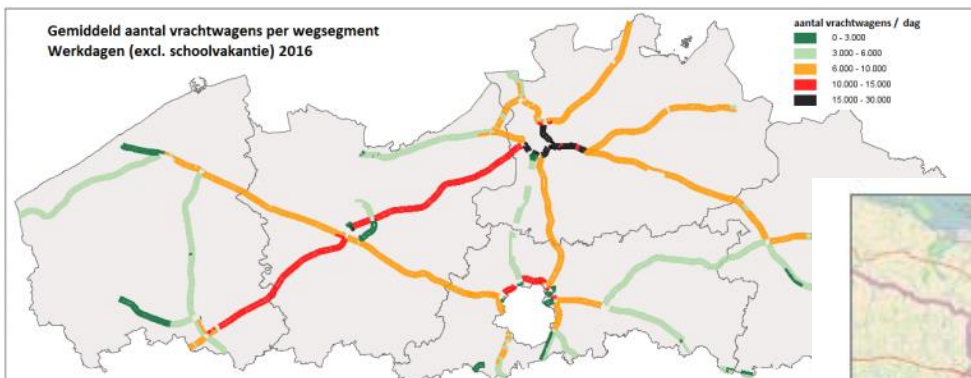


‘standaardconclusie’: zie 7 op de 10 MOBER’s

Vragen: quid filedruk – aandeel vracht op hoofdwegen ?



Mijn bril: reality check



Situering structurele files tijdens de ochtendspits (werkdag excl. schoolvakantie)

Vragen: quid filedruk – aandeel vracht op hoofdwegen ?

Wat werd onderzocht?

Onderzoeksvragen per alternatief:

- .Potentie binnenvaart: shift naar 42% of meer mogelijk?
- .Potentie spoor: shift naar 15% of hoger mogelijk?
- .Impact intern wegennet haven: afwikkeling kruispunten?
- .Impact hoofdwegennet Antwerpen: verzadigingsgraad?
- .Impact op overige modi: bijkomend verkeer op onderliggend wegennet, impact daarvan op veiligheid, doorstroming OV, voetgangers, fietsers

Vragen: Enkel pull maatregelen? Push autoverkeer naar andere modi nodig? Selectieve toegang vrachtvervoer onderliggend net?

Welke scenario's werden onderzocht?

Twee alternatieve scenario's:

1. Oosterweel (zonder tol Scheldekruisingen)
2. 'Toekomstverbond' (A102, Oosterweel 'eerder' op stadsregionaal niveau, R2 bovenlokaal)

Vragen: Hoe verhouden ambities modal shift havenverkeer/extra container vervoer zich met 2 scenario's. Quid modal shift 50/50 Toekomstverbond? Bijkomende belasting Oosterweel (oa gevaarlijke transporten)?

De conclusie - effecten

Weinig verschil in impact tussen alternatieven (uitz. spoor).

Effecten op de mobiliteit ⁴	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8
Functioneren verkeerssysteem – multimodaliteit goederenvervoer								
Kwaliteit connectie binnenvaart	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1
Kwaliteit connectie spoorvervoer	+1	0	+1	-1	-1	-1	-1	+1
Functioneren verkeerssysteem – wegverkeer								
Verkeersafwikkeling binnen havengebied	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
Verkeersafwikkeling extern wegennet	0	0	0	0	0	0	0	0
Functioneren verkeerssysteem – overige modi								
Toename verkeer op het onderliggend wegennet	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1

Vragen: Welke hypothesen vervoersgeneratie?
Hoe groot is impact?

De conclusie - effecten

Weinig verschil in impact tussen alternatieven (uitz. spoor). Waar impact is wel verschillend.

Voor alle criteria zien we dat de verschillen tussen de alternatieven vooral te vinden zijn in waar de impact zich voordoet, eerder dan in de grootte van de impact. Vanuit de discipline mobiliteit is er dus geen duidelijk afgebakend voorkeursalternatief te bepalen.

Vragen: Welke hypothesen vervoersgeneratie?

Hoe groot is impact? Waar: zijn dit 'gevoelige' gebieden voor congestie/leefbaarheid? Dus toch bij voorkeur (niet) alternatief X?

De conclusie – milderende maatregelen

Specifiek voor Alternatief 1 en 2

Voor alle alternatieven:

- . ‘Stimuleren’ vrachtvervoer spoor en binnenvaart
- . Spitsmijden vrachtvervoer weg
- . Collectief transport werknemers

Impact op verkeersafwikkeling havengebied	Rechtstreekse aansluiting op de Westelijke Ontsluiting voorzien	Alternatief 1 en 2
Impact op verkeersafwikkeling snelwegen	Verder stimuleren van transport per binnenschip en trein	Alle alternatieven
	Spreading van de vrachtstromen over de weg, maximaal buiten de spitsuren	Alle alternatieven
	Maximaal inzetten op gezamenlijk transport voor werknemers	Alle alternatieven

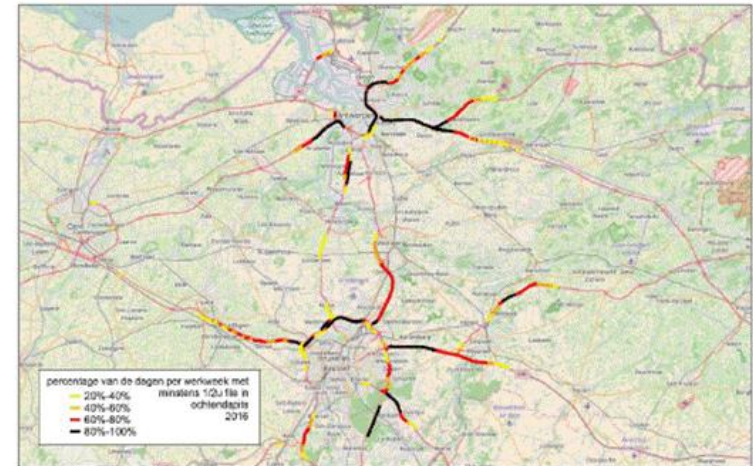
Vragen: Waarom geen milderende maatregelen alternatieven A4-A7? Hoe realistisch is modal shift? Spitsmijden: sociale aanvaarding? Vergt ‘verder stimuleren’ investeringen in infra?

Wat werd onderzocht?

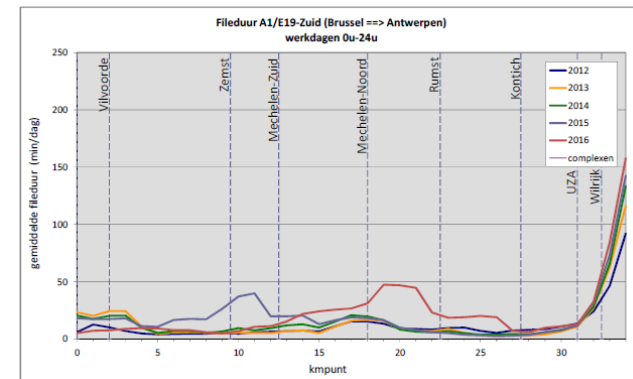
Beoordeling wegverkeer



Figuur 6-56 Afbakening studiegebied – bovenlokaal wegennet



Situering structurele files tijdens de ochtendspits (werkdag excl. schoolvakantie)



Vragen: effecten hoofdwegen ruimer dan onderzoeksgebied?
Spits'uur' ? Effect Oosterweel?

Wat werd onderzocht?

Potentie binnenvaart: van 40 naar 42%

Spoorcapaciteit in de haven

Verkeersafwikkeling haven

Hoger wegennet

Impact overige modi

Vragen: sluiscapaciteit in de haven: verschil alternatief? Impact Scheldekruisend spoorvervoer capaciteitsreserve GEN-A naar westen? I/C wegcapaciteit versus file-opbouw?

Wat werd onderzocht?

Beoordelingskader

Mogelijk effect	Criterium	Methode van effectbeoordeling
Effectgroep 'Functioneren verkeerssysteem – kwaliteit binnenvaart'	Ontsluiting naar waterwegen Overslagmogelijkheden	Kwalitatieve evaluatie
Effectgroep 'Functioneren verkeerssysteem – kwaliteit spoorwegen (goederenvervoer)'	Ontsluiting naar spoornetwerk Overslagmogelijkheden	Kwalitatieve evaluatie
Effectgroep 'Functioneren verkeerssysteem – kwaliteit wegnnet (Havengebied)'	Infrastructuur wegnnet bottlenecks	Kwantitatieve evaluatie I/C ¹⁻⁶ verhouding kruispunten
Effectgroep 'Functioneren verkeerssysteem – kwaliteit wegnnet (snelwegen)'	Infrastructuur wegnnet bottlenecks	Kwantitatieve evaluatie I/C verhouding wegsegmenten
Effectgroep 'Functioneren verkeerssysteem – overige modi personenvervoer'	Interactie lokale wegen (verkeerdruk) Inname fietsnetwerken	Toename verkeer op onderliggend wegnnet (pae) Kwalitatieve evaluatie

Vragen: sluiscapaciteit in de haven: verschil alternatief? Impact Scheldekruisend spoorvervoer capaciteitsreserve GEN-A naar westen? I/C wegcapaciteit versus file-opbouw? Buiten beeld ???

Wat werd onderzocht?

Beoordelingskader wegverkeer
I/C tijdens de spitsuren - verzadigingsgraad

Verzadigings- graad toekomstige situatie (incl. plan/ project)	Evolutie t.o.v. verzadigingsgraad referentiesituatie (in procentpunt)								
	Toename verzadigingsgraad				Verschil < 5 %- punt	Afname verzadigingsgraad			
	> 50 %- punt	20 à 50 %-punt	10 à 20 %-punt	5 à 10 %-punt		5 à 10 %- punt	10 à 20 %- punt	20 à 50 %- punt	> 50 %- punt
>100%	---	---	---	--	0	0	0	+	+
90-100%	---	---	--	-	0	0	+	++	++
60-90%	--	--	-	-	0	+	++	+++	+++
<60%	-	-	0	0	0	+	+++	+++	+++

Vragen: effect - score 5 a 10% meer verzadiging (van 90 naar 100% !) wegsegment in termen van verliesuren bv? zwaarder negatief scoren aangewezen? Idem in 60-90% gebied?

Wat werd onderzocht?

Beoordelingskader wegverkeer I/C tijdens de spitsuren - verzadigingsgraad

Verzadigings- graad toekomstige situatie (incl. plan/ project)	Evolutie t.o.v. verzadigingsgraad referentiesituatie (in procentpunt)								
	Toename verzadigingsgraad				Verschil < 5 %- punt	Afname verzadigingsgraad			
	> 50 %- punt	20 à 50 %-punt	10 à 20 %-punt	5 à 10 %-punt		5 à 10 %- punt	10 à 20 %- punt	20 à 50 %- punt	> 50 %- punt
>100%	---	---	---	--	0	0	0	+	+
90-100%	---	---	--	-	0	0	+	++	++
60-90%	--	--	-	-	0	+	++	+++	+++
<60%	-	-	0	0	0	+	+++	+++	+++

Vragen: effect - score 5 a 10% meer verzadiging (van 90 naar 100% !) wegsegment in termen van verliesuren bv? zwaarder negatief scoren aangewezen? Idem in 60-90% gebied?

Wat werd onderzocht?

Ontsluitingsscenario Toekomstverbond

- Toevoeging A102 Wommelgem-Antwerpen Noord: 2x2 rijstroken;
- A12 noord: 2x3 doorgaande rijstroken; plaatselijk thv. Antwerpen Noord 2x4
- R2: Doorgaande Tijsmanstunnel op 2x2 rijstroken;
- R2: Liefkenshoektunnel op 2x2 rijstroken;
- Lokale Tijsmanstunnel (verbinding Scheldelaan – Noorderlaan) op 2x2 rijstroken;
- Verbinding R2 – Scheldelaan + Noorderlaan op rechter kanaaloever;
- Afsluiten van het complex R2-Lillo;
- R2 van Waaslandhaven Noord tot E34 op 2x3 rijstroken;
- E34 tussen wisselaar Beveren en aansluiting OWV op 2x2 rijstroken;
- E34 ten westen van de wisselaar Beveren op 2x3 rijstroken + parallelwegen in functie van de aansluiting Westelijke ontsluiting;
- Oosterweeltunnel op 2x2 rijstroken mét aansluiting op Oosterweelknoop;
- Kanaaltunnels allen op 1 rijstrook.

Vragen: check hoofdinfra lijkt O.K. (timing randvoorwaarde ECA?)

Resultaten

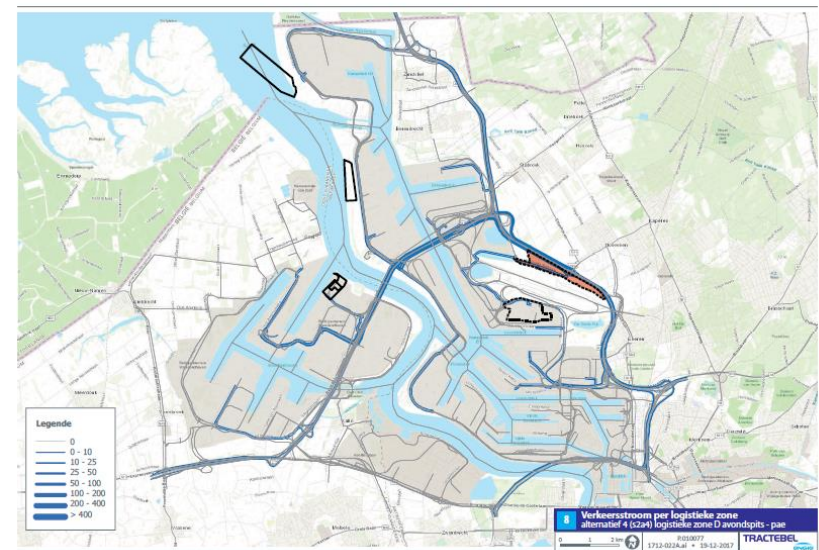
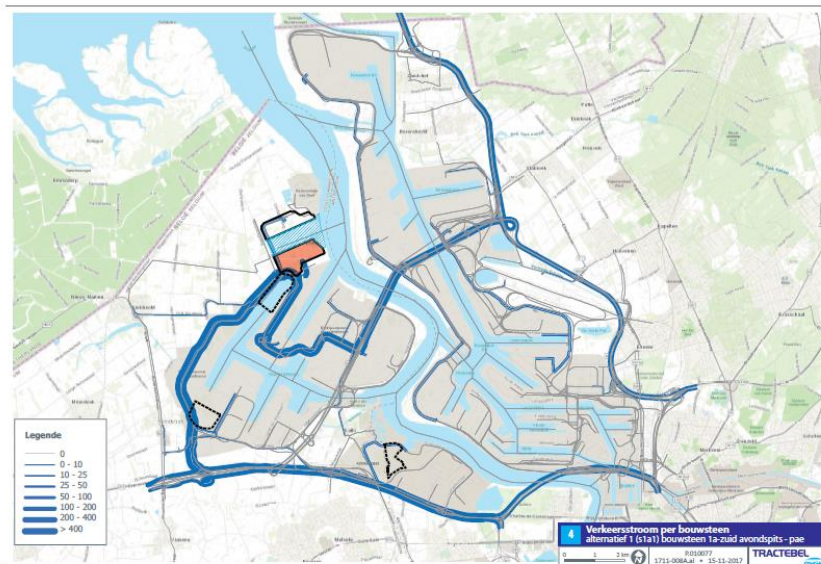
Bijkomende personenmobiliteit 'verwaarloosbaar' (p.403)

	Logistieke parken	Containerterminals
%Werknemers dagshift	30%	30%
% verplaatsingen tussen 8u en 9u (dagshift)	55%	55%
% verplaatsingen tussen 17u en 18u (dagshift)	60%	60%
Aanwezigheidsgraad (alle werknemers)	90%	90%
Aandeel bestuurder (alle werknemers)	70%	70%

Vragen: absolute aantallen? 30% aandeel dagshift
'maatschappelijke' consensus? Hoge aandeel auto?

Resultaten

Verkeersstromen per bouwsteen en scenario (in bijlagen)



Vragen: toetsing binnen projectMER Oosterweel ?

Resultaten

Verkeersgeneratie referentiesituatie

Tabel 6-30 Aannames groei per goederencategorie

Goederencategorie	Jaarlijkse Groei 2015 - 2025	Totale Groei 2015 – 2025	Bron
Containers	4,4%	35% ¹⁵³	VUB ECSA
Stukgoed	0,5%	5%	Havenbedrijf
RoRo	1,5%	14%	Havenbedrijf
Droge Bulk	1,5%	14%	MKBA OZS f1
Vloeibare Bulk	3,0%	30%	Havenbedrijf

Verder zal het havenmodel 2025 rekening houden met een aantal "organisatorische aspecten" die in evolutie zijn binnen de goederenbehandeling. In de eerste plaats denken we hierbij aan bijvoorbeeld het verruimen van de openingstijden van de terminals binnen het havengebied, maar meer globaal een grotere spreiding in de tijd (dag-nacht, week-weekend) van de activiteiten.

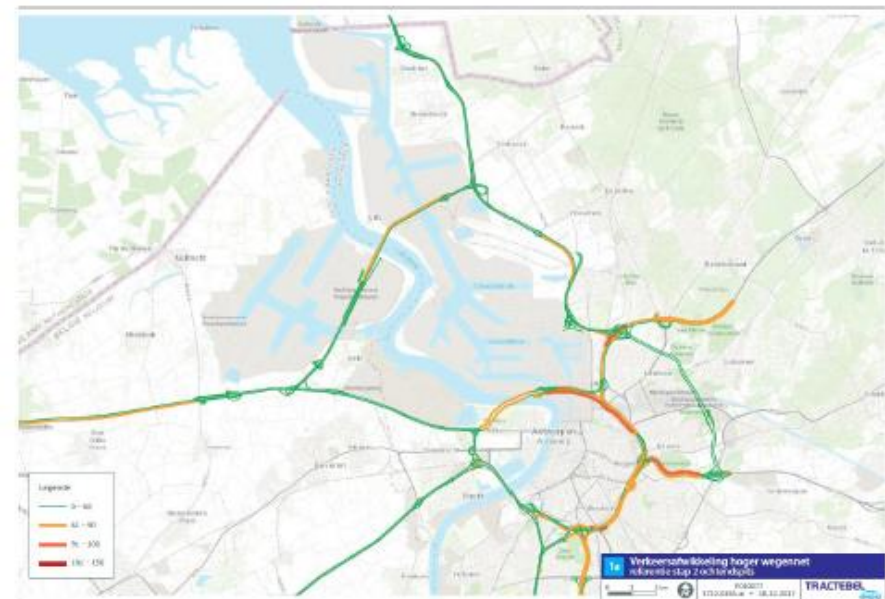
Vragen: spitsuur effect onderschat?

Resultaten

Verkeersstromen referentiesituatie



Figuur 6-75 Kwaliteit wegennet (snelwegen): Wegvakverzadiging referentiesituatie, ochtendspits

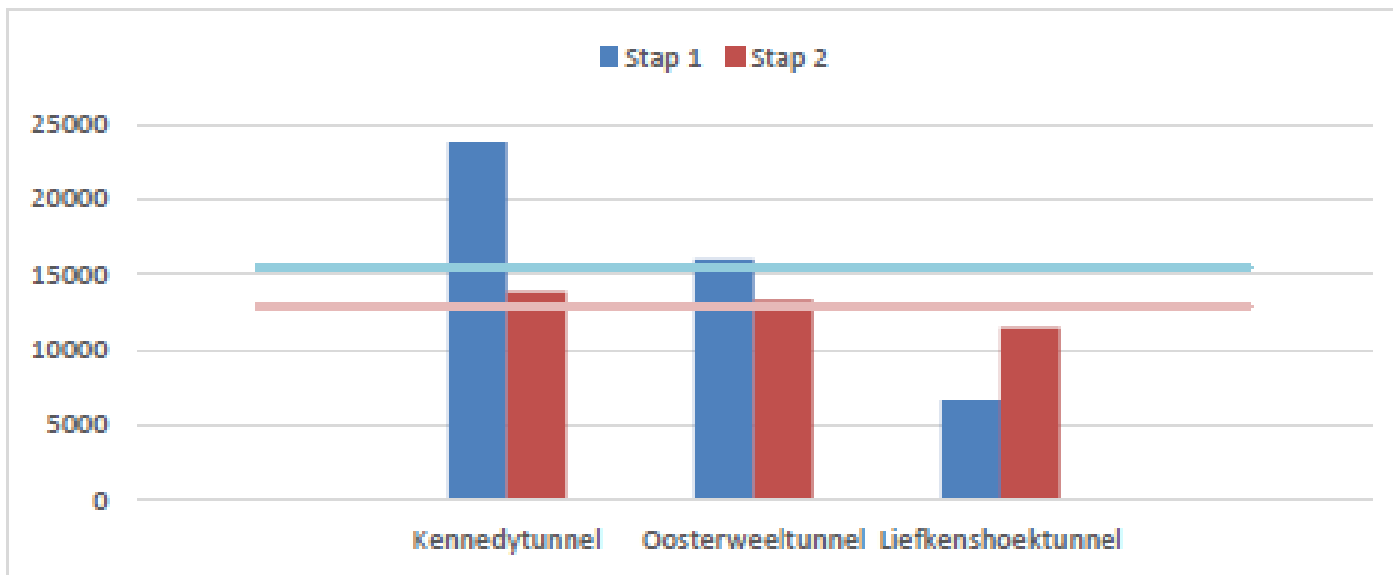


Figuur 6-82 Kwaliteit wegennet (snelwegen): Wegvakverzadiging referentiesituatie, ochtendspits (8u-9u)

Vragen: interrelatie verzadiging – bijkomende belasting
alternatieven

Wat werd onderzocht?

Scheldekruising referentiesituatie ochtend



Vragen: interrelatie verzadiging – bijkomende belasting
alternatieven

Resultaten

Scheldekruising referentiesituatie ochtend

Tabel 6-48 *Kwaliteit wegennet (snelwegen): toename van het verkeersvolume op de Scheldekruisingen met snelwegstatuut ten opzichte van de referentie (in pae)*

	Pae ref ontsluitings scenario 2		Toename tov referentie (pae)	
			S2a1	S2a4
Ochtendspits				
Kennedytunnel -> LO	1906	Toename ten opzichte van referentie	27	2
Kennedytunnel -> RO	3565		159	99
Liefkenshoecktunnel -> LO	2661		36	33
Liefkenshoecktunnel -> RO	3670		35	55
Oosterweeltunnel -> LO	2861		284	235
Oosterweeltunnel -> RO	2371		60	119
totaal	17034		601	543

Vragen: +10% pae extra belasting sommige tunnelsegmenten

Conclusies

Reflecties nopen tot verder debat: hypothesen...
Review effectbeoordeling

Conclusies

Tabel 6-48 *Kwaliteit wegennet (snelwegen): toename van het verkeersvolume op de Scheldekruisingen met snelwegstatuut ten opzichte van de referentie (in pae)*

	Pae ref ontsluitings scenario 2		Toename tov referentie (pae)	
			S2a1	S2a4
Ochtendspits				
Kennedytunnel -> LO	1906	Toename ten opzichte van referentie	27	2
Kennedytunnel -> RO	3565		159	99
Liefkenshoecktunnel -> LO	2661		36	33
Liefkenshoecktunnel -> RO	3670		35	55
Oosterweeltunnel -> LO	2861		284	235
Oosterweeltunnel -> RO	2371		60	119
totaal	17034		601	543

Vragen: +10% pae extra belasting sommige tunnelsegmenten – minimaal effect ? (vergt modal shift, routegeleiding)