

- 
- De realisatie van een aantal tramlijnen o.m.
    - Brabo 1 Mortsel-Boechout en Deurne-Wijnegem
    - Brabo 2: Antwerpen-Zuid - Ekeren<sup>2</sup>
    - Livan 1: Schoonselhof - P&R Wommelgem
    - Ontsluiting Eilandje
    - Hoboken - Deurne Silsburg
  - Het Referentiescenario MASTERPLAN 2020 (REF0.0.0) met een zelfde groei van het verkeer t.g.v. van de verwachte evolutie van de socio-economische factoren en het internationaal verkeer naar 2020, maar met toevoeging van de nog bijkomende in het MASTERPLAN 2020 voorziene infrastructuurwerken en openbaar vervoeruitbreidingen. Belangrijkste wijzigingen t.o.v. NULO.0.0. zijn daarbij:
    - Optimalisatie van de R2 t.h.v. de Scheldelaan met uitbreiding van de capaciteit tot 2 volwaardige rijstroken
    - R11 wordt verbeterd d.m.v. ongelijkvloerse kruisingen t.h.v. Robianostraat en Herentalsebaan
    - E34 west wordt uitgebouwd met 3 rijstroken
    - De realisatie van een aantal tramlijnen o.m.
      - Sneltram Ranst
      - Sneltram Oostmalle
      - Tram Wilrijk
      - Tram Beveren
      - Tram Kontich
      - Tram Hemiksem
      - Ontsluiting Linkeroever noord

Een meer gedetailleerde beschrijving van deze scenario's is opgenomen in ANNEX 1 'PLAN-MILIEUEFFECTRAPPORTAGE OOSTERWEEVERBINDING DOORREKENINGEN SCENARIOS'.

**Deze maatregelen worden ook in alle overige scenario's voor 2020 opgenomen.**

Het MASTERPLAN 2020 omschrijft de organisatie van de mobiliteit ook als een '**Ambitieuze Modal Shift Plan**' waarbij het doel gesteld wordt dat "tegen 2020 minstens de helft van alle verplaatsingen in de Antwerpse agglomeratie met het openbaar vervoer, met de fiets of te voet moet gebeuren". In vroegere doorrekeningen van het Vlaams Verkeerscentrum werd deze modale verschuiving tot maximaal 50% autogebruik voor verplaatsingen naar het centrum van de regio Antwerpen en in de regio Antwerpen als uitgangspunt opgenomen. Vermits dit echter een doelstelling is van het Masterplan 2020 en geen geformuleerde maatregel, wordt deze Ambitieuze Modal Split in deze Plan-MER niet als uitgangspunt opgenomen. Wel wordt de wijziging in vervoerswijzekeuze t.g.v. van de hier opgesomde maatregelen nagegaan bij de beoordeling van de Scenario's.

Deze wijziging i.v.m. de doorrekeningen, in het belang van het MER-onderzoek, staat los van de blijvende doelstelling om een modale verschuiving tot maximaal 50% autogebruik tegen 2020.

### 3.2.2 Algemene evolutie van de verkeersdruk in de Antwerpse regio

De doorrekeningen met het provinciaal verkeersmodel Antwerpen geven voor 2020 een inschatting van de evolutie van de verkeersdruk in de Antwerpse regio voor de verschillende beschouwde scenario's in de plan-MER zonder toepassing van exploitatievoorwaarden.

De verkeersdruk groeit daarbij in sterke mate t.o.v. de Bestaande Toestand:

- Groei van het **aantal verplaatsingen met herkomst en/of bestemming in de Antwerpse regio** door een stijging van de demografische invulling van de Antwerpse regio; o.m. bewoning, tewerkstelling en handelsactiviteiten stijgen met 16% naar 2020 toe. (cijfers voor het Primaire Studiegebied)

---

<sup>2</sup> Recent werd beslist om deze tramlijn te beperken tot het kruispunt Noorderlaan-Havanastraat

- Lichte verschuiving in de vervoerswijzekeuze met meer autogebruik in en van/naar het PSGB, met als gevolg dat het aantal autoverplaatsingen met herkomst en/of bestemming in het Primaire Studiegebied stijgt met **19,1% in NULO.0.0** (dus een grotere stijging dan de stijging van het aantal verplaatsingen). Door de openbaar vervoermaatregelen in het Referentiescenario MASTERPLAN 2020 (REF0.0.0.) t.o.v. het scenario NULO.0.0. is er terug een zeer beperkte daling van het autogebruik, wat uiteindelijk resulteert in een **stijging van de hoeveelheid lokaal en bestemmingsverkeer met 18,4% t.o.v. de Bestaande Toestand (2009)**.
- **Stijging van het doorgaande verkeer** (uitgedrukt in pae) in het Referentiescenario MASTERPLAN 2020 (REF0.0.0.) met ongeveer 36% t.o.v. 2009. **Het doorgaand personenverkeer stijgt met 21%, zware en lichte vracht groeien respectievelijk met ongeveer 61% en 69%**. Voor het scenario NULO.0.0 zijn deze cijfers licht lager, aangezien de algemene drukte van het wegverkeer hoger is. Zoals bij de duiding van de verkeerscijfers reeds werd aangegeven, zijn deze cijfers sterk gevoelig voor de weerstand die het wegverkeer ondervindt in de Antwerpse regio.
- **Zeer sterke stijging van het verkeer in de Scheldetunnels**. Voor de Scheldetunnels in Antwerpen stijgt het personenverkeer **met ongeveer 37% en het vrachtverkeer met 48% (REF0.0.0)**. Het doorgaande verkeer blijft daarbij 20-21% van het totale verkeer bedragen. Combinatie van voorgaande cijfers leidt ook tot de vaststelling dat deze sterke stijgingen het gevolg zijn van verschillende evoluties:
  - Algemene stijging van het lokale en bestemmingsverkeer
  - Groei van vooral activiteiten met een lagere openbaar vervoer potentie en een verplaatsingspatroon dat de Schelde kruist.
  - Stijging van het doorgaande verkeer.

De groei van het vrachtverkeer naar 2020 houdt rekening met de groeicijfers opgesteld door het Federaal Planbureau. Deze groeicijfers dateren nog van voor de economische crisis en zullen daardoor wellicht later dan 2020 worden bereikt. De stijgingen houden ook rekening met de gekende inzichten over de ontwikkelingen in het havengebied. De grootste ontwikkelingen situeren zich op Linkeroever terwijl het grootste deel van het vrachtverkeer Rechteroever als hinterland heeft en dus de Schelde moet kruisen. Daarnaast zal het doorgaand vrachtverkeer naar 2020 ook stijgen en dit heeft uiteraard ook een effect op de Scheldekruisingen.

Belangrijk hierbij op te merken is dat het doorgaande verkeer beperkt blijft t.a.v. de totale hoeveelheid verkeer wat maakt dat een hoge stijging ervan een kleinere stijging van het totale verkeer tot gevolg heeft. Dit aandeel is daarbij wel afhankelijk van de locatie waarover men spreekt (bv. alle verkeer samen, een sectie op de R1 of een Scheldetunnel) en af men de vergelijking maakt in aantal verplaatsingen of in gereden kilometers in het PSGB (voertuig-kilometers), o.m.

- In REF0.0.0. wordt 2.8 % van de verplaatsingen gereden door het doorgaand verkeer (t.o.v. 2.4% in de Bestaande Toestand).
- In REF0.0.0. wordt 9% van de voertuigkilometers gereden door het doorgaand verkeer (t.o.v. 10% in de Bestaande Toestand). Dit aandeel is groter doordat doorgaande verplaatsingen langer zijn dan de overige.
- Op de Scheldekruisingen in het PSGB maakt het doorgaande verkeer 19,6% uit van het totale verkeer (pae ASP) t.o.v. 20,4% in de Bestaande Toestand.

Tabel 3-6 geeft deze cijfers meer gedetailleerd weer. De voertuigkilometers worden weergegeven in tabel 3-6.

**Evolutie verkeer in Antwerpse regio**

Bestemmingsverkeer Primair Studiegebied			BT	NULO.0.0	REF0.0.0
personen					
TOTAAL aantal verplaatsingen	OSP		240 100	277 700	278 400
	ASP		248 000	288 750	288 750
	totaal		488 100	566 500	567 150
	variatie t.o.v. BT			<b>116%</b>	<b>116%</b>
aantal personenwagens	OSP		124 700	147 300	146 600
	ASP		152 450	182 600	181 450
	totaal		277 100	329 900	328 050
	variatie t.o.v. BT			<b>119%</b>	<b>118%</b>
vrachtverkeer					
zwaar	OSP		3 850	4 550	4 550
	ASP		3 500	4 150	4 150
	totaal		7 350	8 700	8 700
	variatie t.o.v. BT			<b>118%</b>	<b>118%</b>
licht	OSP		2 450	2 750	2 750
	ASP		1 900	2 200	2 200
	totaal		4 350	4 950	4 950
	variatie t.o.v. BT			<b>114%</b>	<b>114%</b>

Doorgaand verkeer in Primair Studiegebied (via A-wegen)			BT	NULO.0.0	REF0.0.0
voertuigen					
pae	OSP		6 100	8 100	8 300
	ASP		6 400	8 350	8 700
	totaal		12 500	16 450	17 000
	variatie t.o.v. BT			<b>132%</b>	<b>136%</b>
personen					
personenwagens	OSP		4 050	4 500	4 650
	ASP		4 100	4 950	5 200
	totaal		8 100	9 400	9 850
	variatie t.o.v. BT			<b>116%</b>	<b>121%</b>
vrachtverkeer					
zware vracht	OSP		850	1 500	1 500
	ASP		950	1 400	1 400
	totaal		1 800	2 850	2 900
	variatie t.o.v. BT			<b>159%</b>	<b>161%</b>
lichte vracht	OSP		250	450	450
	ASP		250	400	450
	totaal		550	900	900
	variatie t.o.v. BT			<b>165%</b>	<b>169%</b>

Scheldeovergangen (zonder dubbele)			BT	NULO.0.0	REF0.0.0
personenwagens					
Scheldetunnels Antwerpen	OSP		12 700	16 600	16 800
	ASP		13 100	18 600	18 650
	totaal		25 800	35 200	35 450
	variatie t.o.v. BT			<b>136%</b>	<b>137%</b>
inclusief Westerschelde Oeververbinding en Temse	OSP		15 750	21 750	21 800
	ASP		16 600	24 450	24 500
	totaal		32 350	46 200	46 350
	variatie t.o.v. BT			<b>143%</b>	<b>143%</b>
vrachtverkeer					
Scheldetunnels Antwerpen	OSP		3 100	4 900	4 950
	ASP		3 250	4 500	4 550
	totaal		6 400	9 400	9 450
	variatie t.o.v. BT			<b>147%</b>	<b>148%</b>
inclusief Westerschelde Oeververbinding en Temse	OSP		3 700	5 450	5 500
	ASP		3 600	4 900	4 900
	totaal		7 300	10 350	10 400
	variatie t.o.v. BT			<b>142%</b>	<b>143%</b>
DOORGAAND verkeer					
Scheldetunnels Antwerpen (Let op! Hier zijn dubbele Scheldekruisingen inbegrepen)	OSP		20.6%	20.5%	21.0%
	ASP		20.4%	19.0%	19.6%

**Tabel 3-6 Evolutie verkeerscijfers in het Primaire Studiegebied: Bestemmingsverkeer – Doorgaand verkeer - Scheldeovergangen**