

Tegen 2040 nog langere files in Antwerpen: “Onze mentaliteit moet totaal veranderen”

Gazet van Antwerpen - 01 Feb. 2019

Tegen 2040 zal het verkeer in Antwerpen nog 13 procent trager verlopen dan nu. De auto blijft het belangrijkste transportmiddel en het goederenvervoer zal een kwart meer kilometers afleggen.

Dat berekende het Federaal Planbureau en de FOD Mobiliteit en Vervoer. “De inspanningen die worden gedaan, zijn te beperkt. We moeten naar een totale omslag in mentaliteit en mobiliteit”, zegt transporteconoom Thierry Vanellander (UAntwerpen).

De nieuwe berekeningen van het Planbureau leren ons dat de auto met een aandeel van 80 procent hét belangrijkste transportmiddel blijft. Tegen 2040 zal het personenverkeer op de weg 10 procent meer kilometers afleggen dan in 2015. Concreet: we gaan van 149,2 miljard kilometer naar 164,2 miljard kilometer. De groei van de bevolking zou hierin de grootste oorzaak zijn, stelt het Planbureau.

Ook het vrachtverkeer op de weg stijgt tegen 2040 fors. Volgens de voorspellingen zal het aantal kilometers goederenverkeer over de weg met liefst 25 procent toenemen. Die veel sterkere stijging is te verklaren door de groeiende internationale handel, de aanwezigheid van grote zeehavens en de goede internationale verbindingen in ons land.

Langer in de file

Meer en langere files dus. Zonder nieuwe maatregelen zullen we tegen 2040 gemiddeld 2 procent trager rijden op een doordeweekse dag. Door de haven, haar ligging en rol als logistieke draaischijf zal het effect van het groeiende personen- en goederenverkeer het sterkst voelbaar zijn in Antwerpen. Tegen 2040 kruipt het verkeer in Antwerpen liefst 13 procent trager vooruit. In de berekeningen is wel nog geen rekening gehouden met de effecten van de Oosterweelverbinding. Thierry Vanellander, transporteconoom van de Universiteit Antwerpen, is niet verwonderd over de nieuwe cijfers.

“Oosterweel is een schitterend politiek compromis, maar zal de filedruk in Antwerpen maar voor een klein deel kunnen reduceren. Er wordt immers maar heel weinig extra capaciteit voor trafiek gecreëerd, en de andere tunnels, de Liefkenshoektunnel bijvoorbeeld, kunnen dat niet opvangen, want die zitten nu al vol. Als we écht iets willen veranderen aan het toenemende wegverkeer, moet er een grote omslag komen in onze mentaliteit en zo ook in onze visie op mobiliteit.”

“Een eerste belangrijke stap kan worden gezet rond het systeem van bedrijfswagens en de fiscaliteit daarrond, bijvoorbeeld. Bedrijven delen daardoor nog altijd te kwistig bedrijfswagens met tankkaart uit delen. En waarom wordt het ver weg gaan wonen van het werk nog altijd aangemoedigd?”

Aanpak op Europese schaal

Uit de nieuwe cijfers van het Planbureau blijkt verder dat de modal shift, de overschakeling naar andere manieren van vervoer dan de auto, niet zal worden gehaald. Het openbaar vervoer neemt duidelijk niet in belang toe.

“Behalve op openbaar vervoer moet er ook veel meer worden ingezet op gemeenschappelijk georganiseerd vervoer”, zegt Thierry Vanellander nog. “Ik bedoel het faciliteren vanuit overheid en bedrijven van deel-verkeer zoals bijvoorbeeld carpooling. Maar ook dat zal niet voor een massale ommekeer zorgen en de druk van het wegverkeer wegnemen. Daarvoor is een aanpak op grotere, Europese schaal nodig. Ik denk bijvoorbeeld aan een Europees systeem van kilometerheffing. Nu gebeurt dat land per land, maar het effect zou veel groter zijn als dat globaal wordt aangepakt. De initiatieven die er zijn, zoals het Trans Europees Netwerk (TEN), zijn zeer goed, maar die hebben opnieuw te weinig resultaat.”

“In 2011 is bijvoorbeeld de afspraak gemaakt om dat het lange-afstandverkeer tegen 2030 voor 30 procent over het spoor zou moeten gaan, en tegen 2050 zelfs 50 procent. Helaas staan we daar nog zeer ver van af. (In 2016 17,4 procent over spoor, Eurostat, red.) En gezien België een klein land is, kunnen we in zo'n Europees aanpak moeilijk een coördinerende rol aannemen. Tenzij we Frankrijk en Duitsland zouden kunnen meekrijgen.”

Het Planbureau berekende ook de impact van het toenemende transport op de luchtkwaliteit. Bij een ongewijzigd beleid zal de directe uitstoot van broeikasgassen door het vervoer van personen en goederen tegen 2040 met 2,8 procent groter zijn dan in 2015. Het Planbureau herinnert eraan dat de EU tegen 2050 een reductie van 60 procent heeft opgelegd aan de transportsector. Technologische verbeteringen en andere maatregelen zullen, gezien de verwachte stijging van het transport, niet voldoende om deze doelstelling te halen, aldus nog het Planbureau.