



MOBILITEIT

We vervoeren ons te pletter

Erik Grietens

Op onze Belgische wegen wordt jaarlijks 120 miljard kilometer aan reizigersvervoer en 70 miljard kilometer aan goederenvervoer afgelegd. Duizelingwekkende cijfers, die erop wijzen dat we een economisch welvarend land zijn. Voor al dat verkeer betalen we echter een hoge maatschappelijke prijs. De vraag wordt stilaan of de baten nog wel opwegen tegen de kosten: Met zijn allen staan we elk jaar 10 miljoen uur in de file, wat de economie een half miljoen euro per dag kost. De externe kosten van al dat wegvervoer, zoals wegenonderhoud, ongevallen, luchtvervuiling en vele andere, lopen op tot 13 miljard euro per jaar. En het einde is nog niet in zicht: volgens het federaal planbureau zal het verkeer nog met meer dan dertig procent toenemen. Dit artikel, een samenvatting van een lezing voor Oikos op het zomerweekend van Groen!, wil een overzicht geven van de drijvende krachten achter de verkeersgroei van zowel het goederen- als het personenvervoer. Daarna duiden we de economische en ecologische gevolgen van deze verkeerstoename voor onze samenleving. Tot slot zetten we enkele voorstellen die het tij kunnen keren uiteen.

Globalisering en logistieke ontwikkelingen

Eén van de belangrijkste krachten achter de verkeersgroei is ongetwijfeld de economische globalisering en de liberalisering van de wereldhandel. Steeds meer productiebedrijven verplaatsten zich de afgelopen jaren naar lageloonlanden. Vandaag staat China bijvoorbeeld voor bijna één derde in van alle producten die ter wereld worden gefabriceerd. Deze globalisering van de economie werd mogelijk gemaakt door goedkoop transport over zee: grondstoffen worden massaal aangevoerd naar Aziatische en andere lageloonlanden, waarna men de afgewerkte producten massaal naar de rijke Westerse markten vervoert. Sinds 1980 nam de goederenoverslag in Vlaamse zeehavens toe, van 120 miljoen ton tot meer dan 250 miljoen ton vandaag de dag. Maar vooral de containertrafiekende de afgelopen decennia een explosieve groei van bijna 10 procent per jaar. Want iedere overslagactiviteit leidt tot een verhoging van de transportkosten, en daardoor tot een verhoging van de totale transactiekosten in de wereldwijde goederenhandel. Hiervoor vond men dus een oplossing in het groeperen van goederen in een gestandaardiseerde ladingseenheid: de container. Door het gebruik van standaardafmetingen, de zogenaamde *TEU* of *twintigvoetcontainer*, kan men een container zowel per schip als per vrachtwagen of trein vervoeren, zonder de goederen te hoeven in- of uitladen; dit verlaagde de transport- en overslagkosten aanzienlijk. De wereldvloot volgde die containerisatie en groeide van een capaciteit

van 2 miljoen TEU in 1990 tot de huidige 12 miljoen TEU. Om die containertrafieken te kunnen opvangen, werden havens zoals Rotterdam, Antwerpen of Hamburg uitgebouwd tot mainports: grote verzamelcentra voor containers die vervolgens over de rest van Europa worden verdeeld. Door goederenstromen voor Europa in enkele grote havens te concentreren, boekt men schaalvoordelen en drukt men de kosten voor containerverwerking.

Om al die goederen nu ook op hun bestemming te krijgen, dacht men nieuwe logistieke concepten uit. Dat zorgde onder meer voor de groei van zogenaamde Europese distributiecentra en van logistieke parken, in de havens zelf en in het achterland. Bedrijfsprocessen werden aan deze evolutie aangepast: logistieke ketens werden steeds efficiënter om concurrerend te kunnen blijven ten opzichte van andere ketens. Bovendien leidde de opmars van informatie- en communicatietechnologieën tot een betere afstemming tussen vraag en aanbod, wat op zijn beurt op de vraag afgestemde productiemodellen stimuleerde, zoals het concept *just in time*. Om kosten te drukken, bouwt men de eigen stocks bij de bedrijven af, waardoor vrachtwagens als het ware rijdende magazijnen worden die stipt moeten kunnen leveren om productieprocessen vlot te laten verlopen. Opnieuw zorgde dit voor een groei van het wegtransport.

Al snel kregen de havens te maken met allerlei capaciteitsproblemen, zowel aan zee- als aan landzijde. Om de aanzwellende containerstromen vanuit Azië goedkoop te kunnen blijven vervoeren, werden de containerschepen steeds groter en dieper. Terwijl het grootste schip in de wereldvloot in 1990 een 4 000-tal containers kon transporteren, kan het grootste schip vandaag 11 000 containers aan. Om die steeds grotere en diepere schepen te kunnen ontvangen, moet men de toegangsheuvelen tot de havens (zoals de Zeeschelde naar Antwerpen) uitdiepen en constant op peil houden; hier komen dure baggerwerken bij kijken. Ook de havens zelf moeten via nieuwe containerterminals uitbreiden om de groeiende stroom containers op te vangen. Het Deurganckdok op de Antwerpse linkeroever is – voorlopig? - het laatste containerdok in rij in Vlaanderen. Eens het volledig is afgewerkt en op volle capaciteit draait, kan men er 7,5 miljoen TEU per jaar verwerken. Om die containers naar het achterland te vervoeren, zijn ongeveer 4,5 miljoen vrachtwagens nodig; dat zijn er 12 000 per dag.

Economische prognoses geven echter aan dat de wereldwijde containertrafieken de volgende twintig jaar zullen blijven stijgen. Daarom wil de Antwerpse haven nog verder groeien in het containersegment: na het Deurganckdok wil het havenbedrijf graag het Saeftinghedok bouwen, waarvoor Doel moet verdwijnen; het dok zal een capaciteit hebben van opnieuw 8 miljoen containers per jaar en zal dus samen met de verdere ontwikkeling van het Deurganckdok zorgen voor meer dan 25 000 vrachtwagens extra per dag... De haven van Rotterdam op zijn beurt, waar men met *Maasvlakte 2* mikt op het aantrekken van 16 miljoen extra containers, moet nog grotere hoeveelheden containers afvoeren; een belangrijk deel daarvan zal over Belgische wegen lopen.

Maar ook in verschillende andere Europese havens staan grote uitbreidingsprojecten en plannen voor nieuwe terminals op stapel. Van Hamburg tot Le Havre plant men bijkomende capaciteit voor 90 miljoen TEU - dan hebben we het nog enkel maar over plannen die min of meer vaststaan en waarvoor een besluitvormingsproces lopende is: alle wilde dromen van de havens zelf meegeteld, komen we makkelijk aan het dubbele van die capaciteit.

Achterlandverkeer

Zoals iedereen wel al met zijn ellebogen aanvoelt, wordt het onmogelijk om deze bijkomende containertrafiëken op een ordentelijke manier weer uit de havens weg te krijgen. Het snelwegennet en de ring rond Antwerpen zijn nu al oververzadigd. Uit het *Milieu-effectenrapport* (MER) over de uitbreiding van de Antwerpse haven met het Saeftinghedok, blijkt dit ook zwart op wit. De congestie en de verkeersproblemen op de Antwerpse ring – de nieuwe Oosterweelverbinding inbegrepen – en op alle toeleidende snelwegen (E19, E17, E34, A12...) zullen alleen maar groter worden. Door die toenemende congestie zal bovendien enorm veel sluipverkeer ontstaan, waardoor de gemeenten rond het havengebied met ernstige bereikbaarheidsproblemen zullen kampen.

Het MER-computermodel houdt reeds rekening met de aanleg van bijkomende sluisen voor de binnenvaart, bijkomende autowegen en diverse nieuwe spoorlijnen, zoals de tweede goederenspoorontsluiting van de haven, een nieuwe spoorlijn langs

Niet alleen het goederenverkeer nam de afgelopen twintig jaar enorm toe, ook het personenverkeer kende de voorbije decennia een gigantische groei. Eén van de belangrijkste structurele oorzaken die hieraan ten grondslag ligt, is het gebrekkig ruimtelijkeorderingsbeleid in Vlaanderen.

de expresweg richting Zeebrugge, spoorlijn 11 richting Rotterdam, de IJzeren Rijn enzoverder. De berekeningen gaan bovendien uit van een zeer gunstige modal split: waar men nu ongeveer zestig procent van de containers via de weg afvoert, gaat men er in het MER van uit dat dit nog voor slechts veertig procent het geval zal zijn; de rest gaat via spoorwegen en binnenvaart. Heel wat havenbonzen twijfelen er openlijk aan of men die modal split ooit wel kan halen. Ondanks die zeer gunstige *modal split* en ondanks massale investeringen in wegen,

spoorwegen en binnenvaart, komt het computermodel tot de bevinding dat de files rondom Antwerpen alleen maar groter zullen worden...

Waar men echter nog geen rekening mee houdt, is het gecumuleerde effect van nieuwe logistieke parken en distributiecentra in het achterland. Zo heeft de Vlaamse regering grootse plannen om nieuwe logistieke zones uit te bouwen langs het Albertkanaal. Dat klinkt op het eerste zicht mooi; men kan containers dan per binnenschip vanuit de haven vervoeren. Maar bij nader inzien blijkt dat die containers vervolgens weer vooral via de weg verder moeten. Om één voorbeeld te geven: In Wommelgem-Ranst wil de regering een nieuw logistiek park van 200 hectare uitbouwen, in het gebied De Keer. Deze logistieke zone is rechtstreeks aangesloten op de E313. Uit het basisrapport van 2003 voor de economische ontwikkeling langs het Albertkanaal, bleek reeds dat de E313 deze ontwikkeling niet aankan: er is gewoon geen capaciteit meer over. Volgens het MER voor de Antwerpse haven zal het Saeftinghedok ervoor zorgen dat meer dan 100 procent van de capaciteit van de E313 wordt gebruikt. Toch wenst de regering hier nog eens een nieuw logistiek park in te planten - hoe men de goederen vervolgens vanhieruit afgevoerd moet krijgen, is een raadsel.

Falend ruimtelijk beleid

Niet alleen het goederenverkeer nam de afgelopen twintig jaar enorm toe, ook het personenverkeer kende de voorbije decennia een gigantische groei. Eén van de belangrijkste structurele oorzaken die hieraan ten grondslag ligt, is het gebrekkig ruimtelijkeorderingsbeleid in Vlaanderen. Reeds in de jaren zeventig werden op de

gewestplannen bouwgronden als confetti over Vlaanderen uitgestrooid. De vorige decennia nam nieuwe bebouwing jaarlijks meer dan 5 000 hectare open ruimte in. Onze steden liepen leeg, ten voordele van de ontelbare verkavelingen op de buiten: het Vlaamse platteland verstedelijkte aan een hoog tempo. Bedrijven, winkels en kantoren volgden die suburbanisatietrend: baanwinkels schoten als paddenstoelen uit de grond en zowel kantoorcomplexen als bedrijventerreinen werden meer en meer opgericht op zuivere autolocaties langs ringwegen, aan de op- en afritten van autostrades en langs grote invalswegen.

Als gevolg daarvan nam de pendelafstand de afgelopen jaren alsmaar toe. Omdat woon- en werkgebieden te ver van mekaar af liggen, zijn steeds meer mensen genoodzaakt om de auto voor steeds langere afstanden te gebruiken om op het werk te raken. En dat deze trend nog niet stilgevallen is, blijkt uit het feit dat de laatste vijf jaar de gemiddelde pendelafstand opnieuw steeg van 17 naar 19 kilometer. Ook voor allerlei andere motieven om zich te verplaatsen (naar school, de winkel, voor recreatie enzovoort) moet men steeds meer naar de wagen grijpen, en voor steeds langere afstanden.

Het openbaar vervoer van zijn kant werd hoe langer hoe minder rendabel, omdat men geen grote concentraties van mensen meer bereikt; ze wonen immers té verspreid. Ondanks de spectaculaire toename van het aantal spoor- en busreizigers de afgelopen jaren, vervoeren bus, tram en trein vandaag ongeveer evenveel mensen als in de jaren zestig. Het openbaar vervoer staat nu voor ongeveer 10 procent van het aantal verplaatsingen in; de wagen voor meer dan 80 procent.

Maatschappelijke kosten

Voor al dat wegverkeer betalen we een hoge maatschappelijke prijs. Vooreerst zijn er de zuiver economische kosten. Het economisch verlies van het fileleed wordt geraamd op een 150 miljoen euro per jaar. De kosten voor onderhoud van ons fijnmazig wegennet en de kosten van talrijke ongevallen, lopen ook in de miljoenen per jaar.

Daarbovenop komen de milieu- en gezondheidskosten. De transportsector speelt een belangrijke rol in zowat alle huidige milieu- en gezondheidsproblemen, gaande van luchtvervuiling en lawaaihinder tot een versnippering van de open ruimte, emissies van broeikasgassen enzovoort. Zo is verkeer momenteel het grote zorgenkind van het klimaatbeleid. In tegenstelling tot bijvoorbeeld de industrie of de landbouw die hun klimaatuitstoot onder controle hebben of zelfs laten dalen, kent het verkeer, met een groei van 29 procent sinds 1990, de grootste stijging in broeikasgasuitstoot. Ondanks de steeds proper wordende wagens; de totale groei van het (vracht)autoverkeer doet de milieuwinst van individuele voertuigen volledig teniet. Uit een recent rapport van het Europees Milieuagentschap blijkt dat het wegverkeer ook de belangrijkste bron is van luchtvervuiling in Europa. Wegtransport is de belangrijkste bron van uitstoot van verzurende stikstofoxiden, koolstofoxide en vluchtige organische stoffen. Stikstofoxiden dragen bij tot de vorming van zure regen die een versnelde verwerking van historische gebouwen veroorzaakt en de vitaliteit van bossen aantast. Op warme zomerdagen zorgt een overmaat aan stikstof mee voor smog- en ozonvorming, wat gezondheidsproblemen geeft bij ouderen, kinderen en astmapatiënten; maar bijvoorbeeld ook een verminderde opbrengst van landbouwgewassen oplevert. Bovendien dragen uitlaatgassen, zeker van dieselwagens, in belangrijke mate bij aan het fijnstofprobleem. Op heel wat plaatsen in Vlaanderen worden de Europese gezondheidsnormen voor fijn stof met de regelmaat van de klok overschreden.

Volgens het Milieurapport Vlaanderen zorgt fijn stof voor 68 000 verloren gezonde levensjaren in Vlaanderen. Fijn stof is daarmee het belangrijkste milieuverbonden gezondheidsprobleem: elk jaar vallen in Europa meer doden door uitlaatgassen dan door auto-ongevallen; zo stellen Europese berekeningen. Ook in deze onderzoeken wordt fijn stof als belangrijkste boosdoener aangewezen. Voor deze vorm van luchtvervuiling zijn kinderen extra kwetsbaar. Uit Nederlands onderzoek blijkt dat de longinhoud van kinderen die dicht bij een drukke stadsweg wonen, minder groot is; het aantal kinderen met astma ligt er ook vele malen hoger. Deze kinderen dragen daar de rest van hun leven de gevolgen van. Onder meer de Oosterweelverbinding met de Lange Wapper, het nieuwe snelwegviaduct dwars over Antwerpen, wordt daarom door artsen zwaar op de korrel genomen; binnen de gevarenzone van vijfhonderd meter van de Lange Wapper liggen twaalf scholen en drie kinderdagverblijven...

Vlaanderen heeft met zijn 65 000 kilometer wegen, het dichtste wegennet van heel Europa. Het scoort met 4,8 km per km² zelfs beduidend hoger dan *Nederland distributieland* met 2,7 km per km². Gecombineerd met een ontbrekend ruimtelijk beleid leidde dit tot de meest versnipperde en verkavelde regio van heel Europa; duidelijk zichtbaar op satellietbeelden van het Europees Milieuagentschap. Die versnippering is nefast voor natuur in Vlaanderen. Volgens het *Natuurrapport* dreigt ruim één op de vier planten en dieren uit Vlaanderen te verdwijnen. Terwijl Vlaanderen vorige eeuw

Vlaanderen heeft met zijn 65 000 kilometer wegen, het dichtste wegennet van heel Europa. Gecombineerd met een ontbrekend ruimtelijk beleid leidde dit tot de meest versnipperde en verkavelde regio van heel Europa.

nog 40 000 dier- en plantensoorten telde, liep dat aantal tot vandaag met 6 procent terug. Nog eens 28 procent staat op de rode lijst en dreigt te verdwijnen, indien er niets aan extra inspanningen ondernomen wordt. Eén van de belangrijkste oorzaken is de verdergaande versnippering van open ruimte. Door de hoge verstedelijkingsdruk en een gebrek aan een inbreidingsgericht ruimtelijk beleid, verkleinen

leefgebieden en kunnen planten en dieren zich moeilijker van het ene gebied naar het andere verplaatsen. De oprukkende klimaatverandering vormt een nieuwe bedreiging, waarvan het toenemend verkeer ook één van de hoofdoorzaken is.

Verder is autoverkeer in Vlaanderen de belangrijkste oorzaak van geluidsoverlast, één van de meest onderschatte milieuproblemen op dit moment. Ongeveer één Vlaming op drie krijgt af te rekenen met te grote geluidshinder. Dat leidt tot te hoge bloeddruk, migraine, hartproblemen, depressies en leerachterstand bij kinderen. Geluidshinder door verkeer is, na luchtvervuiling, in Vlaanderen het milieuprobleem met de grootste gevolgen voor de volksgezondheid: 19 000 verloren gezonde levensjaren. Het aantal Vlamingen dat blootstaat aan schadelijke geluidshinder neemt trouwens niet af. Onze slechte ruimtelijke ordening ligt hier weerom mee aan de basis. En ook op dit vlak scoren we bedroevend slecht ten opzichte van de rest van Europa: waar in andere landen van de EU tussen de 13 en 20 procent van de bevolking blootstaat aan geluidsdrukniveaus van meer dan 65 decibel, loopt dat in Vlaanderen op tot meer dan 30 procent. Deze slechte situatie is het gevolg van het dichte wegennet in Vlaanderen, in combinatie met een overmaat aan lintbebouwing.

En tot slot nog het hoog aantal verkeersongevallen. Ook op dit vlak scoort Vlaanderen bijzonder slecht ten opzichte van de rest van Europa. Opnieuw ligt ons gebrekkig ruimtelijk beleid en het dichte wegennet hier mee aan de basis. Door lintbebouwing, verspreide bewoning en baanwinkels ontstaat er op heel wat wegen een gevaarlijke menging van (traag) lokaal en (snel) doorgaand verkeer. Volgens diverse verkeersspecialisten is de slechte ruimtelijke ordening verantwoordelijk voor het (in Europees opzicht) onevenredig hoog aantal verkeersongevallen in Vlaanderen.

En wat nu?

Om het steeds verder toenemende autoverkeer en goederentransport te kunnen counteren, moeten we vooreerst grondig durven nadenken over onze economische ontwikkeling. Vlaanderen wil zich verder positioneren als hét logistiek centrum van Europa. Zo bleek recent nog tijdens Vlaanderen in Actie, het breed maatschappelijk proces met allerlei captains of society, dat Vlaams minister-president Kris Peeters in 2007 startte. De bedoeling van dit ViA-proces is om Vlaanderen tegen 2020 een pak hoger te krijgen in de wereldranking van economische topregio's. Op zich een waardevol voornemen. De vraag is alleen of dat kan lukken door in te zetten op logistiek als economische motor. Om van Vlaanderen een economische topregio te maken, zal men immers moeten kiezen voor activiteiten met een zo hoog mogelijke toegevoegde waarde en tewerkstelling, en met liefst zo weinig mogelijk maatschappelijke kosten voor mobiliteit, gezondheid en milieu. De toegevoegde waarde van containertrafiek en logistieke ontwikkelingen is echter beperkt; zeker in vergelijking met productieactiviteiten. Ter illustratie: Uit havenrapporten valt te leren dat de haven van Antwerpen, bij uitstek een containerhaven, een toegevoegde waarde haalt van amper 49 euro per ton. De haven van Gent, een echte industriële productiehaven, haalt een toegevoegde waarde van 141 euro per ton.

Als we dus echt tot de economische top willen behoren, moeten we in onze havens daarom opnieuw durven inzetten op lokale productie. Het belang van havens wordt nu te veel afgemeten aan de tonnages die ze binnenhalen en te veel gelijkgesteld met louter maritieme activiteiten; de productie-industrie is vanuit economisch oogpunt nochtans veel waardevoller. De nadruk moet liggen op toegevoegde waarde en duurzame tewerkstelling. Kansen om opnieuw meer investeringen in lokale productie aan te trekken, zijn er wel degelijk. Er liggen honderden hectaren niet-gebruikte bedrijfsgronden in onze havens. Die moeten ingezet worden om nieuwe hoogwaardige productiebedrijven aan te trekken. Niet alles verhuist naar China of Oost-Europa. Zo zijn er enorme groeikansen voor de eco-industrie, een economische trend die Vlaanderen volledig aan het missen is. Het gaat dan om investeringen in milieutechnologie, recyclage van afvalstoffen tot grondstoffen, energiecentrales met lokaal geteelde tweede-generatiebiobrandstoffen,... Een bijkomend voordeel is dat industriële activiteiten een veel gunstiger *modal split* hebben dan containertrafiek. Waar men voor containertrafiek vanuit de Antwerpse haven nu zestig procent via de weg afvoert, is dat voor industriële activiteiten veertig procent. Industriële producten voert men voor een veel groter deel via binnenvaart en het spoor af.

Het klassiek antwoord van heel wat politici, dat we niet moeten kiezen, maar een én-én beleid voeren, gaat ook niet langer op. Industriële bedrijven laten hun vestigingskeuze steeds meer bepalen door bereikbaarheid. Als er na het Deurganckdok ook nog eens een Saefthingedok bij komt, zullen er nog eens bijna 5 miljoen vrachtwagens extra op de weg komen. Om dat op te kunnen vangen, zijn zware en dure infrastructuurwerken nodig en dan nog zullen de files alleen maar langer worden. Bovendien moet men ook nog de economische kosten van die toenemende files meerekenen; dat zal ten koste van de industrie gaan. Te zwaar inzetten op logistieke ontwikkelingen hindert zowel de productie-industrie als de hoogwaardige diensteneconomie en zal deze zelfs wegduwen naar

Als we tot de economische top willen behoren, moeten we in onze havens daarom opnieuw durven inzetten op lokale productie. Het belang van havens wordt nu te veel afgemeten aan de tonnages die ze binnenhalen en te veel gelijkgesteld met louter maritieme activiteiten; de productie-industrie is vanuit economisch oogpunt nochtans veel waardevoller.

beter bereikbare plaatsen (het zogenaamde *crowding-outeffect*). De echte inzet voor de havens en de Vlaamse economie is dan ook het behouden en het opwaarderen van de industrie. En de industrie heeft andere noden dan de logistiek: investeringen in onderzoek en ontwikkeling - waar Vlaanderen nu serieus achterblijft bij de rest van Europa - innovatie, energiebevoorrading, human resources en bovenal een goede bereikbaarheid.

Gevraagd: Europees havenbeleid

Toch moeten we ons geen illusies maken. De containerstromen naar Europa zullen blijven toenemen. Op Europees niveau moet men daarom streven naar het minder rondslepen van goederen, door goederen af te leveren in havens die zo dicht mogelijk bij de uiteindelijke eindbestemming liggen. Op die manier kan men het achterlandtransport drastisch beperken. Hiervoor moet men meer gebruik maken van Zuid- en Oost-Europese havens. Maar dat vereist een Europees havenbeleid, dat vandaag niet bestaat. Via een netwerkconcept – in plaats van een mainportconcept - dient men samenwerking tussen grote en kleinere havens in Europa te bevorderen, om tot een betere complementariteit te komen. Europa telt meer dan 1 200 zeehavens die in zo'n netwerk kunnen ingeschakeld worden. Met een dergelijk havennetwerk kan men het gebruik van kustvaart, binnenvaart en spoor bevorderen, en onnodig goederenvervoer over de weg tegengaan. Wanneer de havens onderling hechter gaan samenwerken, kunnen zij ook goederenstromen verdelen en hun ervaringen op gebied van duurzaam transport, duurzame opslag en overslag met elkaar delen. Nu gebeurt

De containerstromen naar Europa zullen blijven toenemen. Op Europees niveau moet men daarom streven naar het minder rondslepen van goederen, door goederen af te leveren in havens die zo dicht mogelijk bij de uiteindelijke eindbestemming liggen.

dit niet omdat er teveel competitie tussen de havens plaatsvindt. De Vlaams-Nederlandse zeehavens kunnen alvast het goede voorbeeld geven en zich op basis van hun sterke kanten en karakteristieken van elkaar onderscheiden. Dit kunnen ze maximaal uitbuiten door gezamenlijk als één gecoördineerde Haven van de Vlaams-Nederlandse Delta naar buiten te treden.

ABC locatiebeleid

Om de mobiliteitsgroei in de hand te houden, is het ook nodig dat we beter nadenken over de ruimtelijke inplanting van economische activiteiten. Nog steeds worden aan de lopende band plannen gemaakt voor bedrijvzones op pure autolocaties. Voorbeelden genoeg: de inplanting van een logistieke zone langs de A12 in Werstode, terwijl er nota bene plaats is langs het kanaal iets verderop; het terrein Weiveld in Zaventem langs de Brusselse ring; het bedrijventerrein Genenbos langs de E313 in Ham... Een ander voorbeeld is het ruimtelijk uitvoeringsplan voor de inplanting van een kantorenzone aan de op- en afrit van de E40 in Brugge, in het zogenaamde Chartreusegebied. Tot overmaat van ramp heeft Club Brugge nu ook zijn oog laten vallen op de gronden ernaast; men wil er een nieuw voetbalstadion annex shoppingcentrum inplanting. Door economische of recreatieve activiteiten in te planten op autolocaties zal de verkeersknoep alsmat strakker worden.

We stellen daarom voor dat Vlaanderen zich inspireert op het Nederlandse *ABC-locatiebeleid*: A-locaties zijn daarbij locaties die met het openbaar vervoer perfect

bereikbaar zijn en aan knooppunten van openbaar vervoer liggen; C-locaties zijn plaatsen die enkel bereikbaar zijn met de wagen; B-locaties zitten daartussenin. In Nederland worden A-locaties gebruikt voor de inplanting van kantoren met loketfuncties, die veel mensen aantrekken; dit heeft juist de bedoeling om het openbaar vervoer te promoten en de groei van het autoverkeer te beperken. Op deze A-locaties voert men, om het gebruik van de auto te ontmoedigen, een terughoudend beleid voor het aanleggen van parkings.

In Vlaanderen nu, voert men een omgekeerd beleid: C-locaties (zuivere autolocaties dus) gebruikt men om kantoren in te planten die thuishoren aan een station of in het centrum; omgekeerd krijgen A-locaties grote parkings. Een voorbeeld daarvan is het project Gent Sint-Pieters. Hier wordt de grootste parking van de stad aangelegd, even groot als alle bestaande ondergrondse parkings in Gent samen. Dat zal een enorme autostroom aantrekken van 10 000 wagens per dag, die de normen voor fijn stof en stikstof regelmatig zal laten overschrijden. Bovendien doet dit de troeven van deze A-locatie helemaal teniet. Naast kantoren kan men in stationsbuurten ook investeren in de nieuwe kennisindustrie. Het gehele NMBS-spoorwegsysteem is aangesloten op een performant glasvezelnetwerk. De NMBS gebruikt dit netwerk om interne gegevens door te seinen die de veiligheid van het nationale en internationale treinverkeer moeten verzekeren. De aanwezigheid van dit telecommunicatienetwerk is een extra troef om kennisbedrijven aan te trekken. En het fijnmazige spoornetwerk in België zou men als ruimtelijke drager voor de kenniseconomie moeten beschouwen.

Nieuwe wegen?

Om het alsmat toenemende autobezit en -gebruik op te vangen, vinden veel politici dat men nieuwe wegen moet aanleggen. Extra wegecapaciteit vangt deze groei op en vermindert de congestie minder; zo gaat de redenering. Het lijstje van de nog te bouwen *missing links* is dan ook lang: de uitbreiding van de Brusselse ring, de Oosterweelverbinding in Antwerpen, de Noord-Zuidverbinding in de Kempen, de Noord-Zuidverbinding door Limburg, de N41 en N42 door Oost-Vlaanderen, de N60 rond Ronse en de ring rond Eeklo, zijn maar enkele van de vele voorbeelden.

Toch zal al dit bijkomend beton geen positief effect hebben op de congestie, wel integendeel: nieuwe wegecapaciteit zuigt bijkomend verkeer aan en zal hoogstens op korte termijn een tijdelijk effect hebben. Uit onderzoek van de Universiteit Hasselt blijkt dat 40 procent van de nieuwe wegecapaciteit binnen drie jaar al wordt opgevuld door nieuw verkeer; op langere termijn loopt dat nog veel hoger op. Door het aanzuigefect van nieuwe wegen zal de vervuiling toenemen, zonder dat de mobiliteitsproblemen op termijn een antwoord krijgen. Eindresultaat: binnen enkele jaren staan nog veel meer auto's in langere en bredere files, wat de milieuwinst van schonere auto's helemaal tenietdoet. Nieuwe wegen bouwen is dus geen oplossing om de groeiende automobilititeit te counteren. We moeten proberen het verkeer te beheersen, door meer en sneller te investeren in openbaarvervoernetwerken, en door de prijs van autoverkeer op te trekken, zodat men de externe kosten die het verkeer veroorzaakt ook doorrekent aan de gebruiker.

We stellen voor dat Vlaanderen zich inspireert op het Nederlandse ABC-locatiebeleid: A-locaties zijn daarbij locaties die met het openbaar vervoer perfect bereikbaar zijn en aan knooppunten van openbaar vervoer liggen; C-locaties zijn plaatsen die enkel bereikbaar zijn met de wagen; B-locaties zitten daartussenin

Voorstedelijke spoornetwerken

Voorstedelijke spoornetten hebben heel wat potentie om autoverplaatsingen naar de stad op te vangen. Die netten bestaan in feite al: er liggen rond onze steden tientallen ondergebruikte stations en spoorlijnen. Er moet alleen terug frequenter op gereden worden en men dient oude en nieuwe stations te openen. Het Gewestelijk Expresnet (GEN) in en rond Brussel is het bekendste voorbeeld en is momenteel - weliswaar met jaren vertraging - in ontwikkeling. Dit net moet het grote kader worden van een aansluitend uitgebreid tram- en busnet. Ook in Antwerpen en Gent zijn de mogelijkheden voor het uitbouwen van voorstedelijke openbaarvervoersnetwerken zeer groot. Maar blijkbaar investeert onze Vlaamse overheid liever in grote parkings aan die stations, dan in voorstedelijk openbaar vervoer.

Een kernversterkend beleid

Vlaanderen kent een grote nood aan een kernversterkend woonbeleid. Wanneer men voorrang geeft aan het bebouwen van percelen in bestaande woonwijken en in de bebouwde kom, krijgt niet alleen het openbaar vervoer meer kansen. Ook de groei van het autoverkeer kan men dan in de hand houden, evenals de kosten voor nutsvoorzieningen. Bovendien geeft een kernversterkend beleid extra impulsen voor stads- en dorpskernherwaardering, en helpt dit de open ruimte voor landbouw en natuur te bewaren. Ruimte is er nog genoeg in onze stads- en gemeentecentra. Volgens de *Vlaamse Regionale Indicatoren* (VRIND) ligt er nog 59 000 hectare bouwgrond in de eigenlijke woongebieden; dat zijn meer dan 100 000 voetbalvelden aan onbebouwde percelen; een aanbod dat vele malen de behoefte aan nieuwe bouwgronden in Vlaanderen overtreft. Gelukkig raken de Vlaamse steden opnieuw meer in trek. Maar ondanks het feit dat de stadsvlucht stopte, neemt volgens de VRIND de bebouwde oppervlakte in het buitengebied de afgelopen jaren meer toe dan in de stedelijke gebieden. Wie rondkijkt in Vlaanderen zal merken dat er nog steeds veel verkaveld wordt op plaatsen die onbereikbaar zijn voor openbaar vervoer. Dit zal zorgen voor een verdere groei van het autoverkeer en de verkeersonveiligheid.

De vervuiler betaalt

De prijs van transport ligt veel te laag. Zeker in vergelijking met de externe kosten die het veroorzaakt voor de samenleving; die lopen op tot 13 miljard euro. Eén van de belangrijkste maatregelen om de groei van het verkeer in de hand te houden, is daarom het doorrekenen van die kosten aan de veroorzaker, zodat de auto meer bewust gebruikt wordt. Het beste systeem daartoe is ongetwijfeld de invoering van een slimme kilometerheffing. Een satellietgestuurde kilometerheffing differentieert de belasting op weggebruik naar tijdstip, plaats en type voertuig. Bestuurders die bijvoorbeeld tijdens de spits met een milieuvervuilend voertuig in stedelijk gebied rijden, betalen dan meer dan chauffeurs die buiten de spits op een rustige weg rondrijden. Wie daarbij in een weinig vervuilende wagen rijdt, betaalt bovendien minder.

Recent besliste de Vlaamse regering om de invoering van zo'n heffing voor vrachtwagens voor te bereiden, naar het voorbeeld van Nederland en Duitsland. Het Federaal Planbureau onderzocht wat de effecten zouden zijn van het internaliseren van de externe milieu- en congestiekosten van transport. Dit deed ze aan de hand van een

gedifferentieerde kilometerheffing waarbij men het Eurovignet en de belastingen op de aankoop en het bezit van wegvoertuigen geleidelijk afschaft. De extra budgettaire middelen die uit de aangepaste prijszetting en de vermindering van de subsidies voortkomen, gebruikt men om de arbeidsbelastingen of de algemene belastingen te verlagen. Volgens de berekening van het Planbureau zou dit voor het personenvervoer eerst en vooral tot minder reizigerskilometers leiden: deze zouden in 2030 vijf procent lager liggen dan bij een ongewijzigd beleid. Daarnaast zou er een belangrijke modale verschuiving optreden, met een hoger aandeel van het openbaar vervoer. Ten slotte zou er een verschuiving zijn van

Eén van de belangrijkste maatregelen om de groei van het verkeer in de hand te houden, is het doorrekenen van die kosten aan de veroorzaker, zodat de auto meer bewust gebruikt wordt. Het beste systeem daartoe is ongetwijfeld de invoering van een slimme kilometerheffing.

de spits naar de dalperiode. Bij het goederenvervoer zou de andere prijszetting eerst en vooral resulteren in een daling met 34 procent van de transittonnage. Binnen het wegvervoer in zijn geheel is er een verschuiving van bestelwagens naar vrachtwagens. De gemiddelde beladingsgraad zou dus toenemen voor het wegvervoer, waardoor men de kosten van de nieuwe prijszetting kan verminderen. Als gevolg zou de verkeersstroom tijdens de spitsuren in 2030 vijftien procent lager liggen dan bij gelijkblijvend beleid.

Volgens het planbureau zal het internaliseren van de externe milieu- en congestiekosten leiden tot een groot nettovoordeel voor de maatschappij, doordat het congestieprobleem vermindert en de bestaande infrastructuur efficiënter gebruikt wordt. En een kilometerheffing heeft duidelijk ook een positief effect op het leefmilieu.

Conclusie

Hopelijk wordt het voor onze beleidsmakers stilaan duidelijk dat het niet langer mogelijk is om het steeds groeiende personen- en vrachtverkeer op te vangen met enkel infrastructurele maatregelen. Die werken de groei alleen maar in de hand; net zoals de keuze om van Vlaanderen de logistieke hotspot van Europa te maken. Om de groei van transport te beheersen, moeten we nadenken over onze fundamentele economische keuzes en zorgen voor een betere ruimtelijke inplanting van economische activiteiten. Een kernversterkend woonbeleid is noodzakelijk, evenals meer investeren in openbaarvervoernetwerken en het inzetten van instrumenten om de werkelijke prijs van autoverkeer aan de gebruiker door te rekenen. Alleen zo houden we Vlaanderen economisch aantrekkelijk en leefbaar.

Bio

Erik Grietens is beleidsmedewerker bij de Bond Beter Leefmilieu, de koepelvereniging van de Vlaamse milieu- en natuurorganisaties. Vanuit deze functie is hij lid van de Mobiliteitsraad Vlaanderen, de Milieu- en Natuurraad Vlaanderen en de Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening.