

Mobiliteitsproblematiek in en rond Antwerpen

Platform milieu en economie 20 juni 2001-07-02

Files in Vlaanderen concentreren zich hoofdzakelijk rond Brussel en Antwerpen die resp. 70% en 30% van de totale verliesuren op het hoofdwegennet voor hun rekening nemen. De voornaamste oorzaak van file is het overaanbod van voertuigen tijdens de spits. Het aantal files buiten de spits vanwege ongevallen of incidenten is belangrijk op de R0 (Ring rond Brussel) en R1 (Antwerpse Ring), vooral vanwege de beperkte restcapaciteit (op de R1 worden jaarlijks meer dan 500 incidenten met verkeershinder gemeld). Op jaarbasis wordt geraamd dat er op het volledige hoofdwegennet een verlies van ongeveer 4% van de gepresteerde voertuiguren veroorzaakt wordt door congestie (in totaal worden jaarlijks ong. 100 miljoen voertuiguren afgewikkeld op dit net).

De congestie ontstaat vooral aan knooppunten, daar waar de opwaartse capaciteit hoger is dan de afwaartse. Typisch zijn de opritten en complexen aan de Ringwegen rond de steden, in het Antwerpse is de Kennedytunnel een klassiek voorbeeld. Deze situatie evolueert, er treedt een verschuiving op. Aanvankelijk werd de capaciteit sporadisch overschreden op het aansluitpunt met de Ring en bouwde de file zich vanaf dat punt op. Vandaag merken we dat op bepaalde wegen de capaciteitsdrempel frequent al op vroegere complexen wordt gehaald (Mechelen-Noord, Ternat, Affligem, Sterrebeek, Zandhoven, Herentals-West,...). We spreken van bottlenecks wanneer de capaciteitsvermindering drastisch en lokaal is (bvb. Kennedytunnel). Dergelijke punten fungeren als filter en doseren de toevoer voor de achtergelegen knooppunten. Het lokaal verbeteren van bottlenecks is dan ook dikwijls oorzaak van het verschijnen van nieuwe knelpunten stroomafwaarts. Het tijdvenster waarbinnen congestie optreedt is op de toekomstige autowegen al verbreed tot 6-10u in de ochtendspits en 15u30-19u30 in de avondspits. Op de Ringwegen rond Antwerpen en Brussel is er van 6 tot 19u kans op file.

Er wordt momenteel bekeken welke mate van congestie aanvaardbaar is. Het volledig wegwerken van congestie op iedere plaats en ieder ogenblik zou een overinvestering in of onderbenutting van capaciteit betekenen. Nederland stelt in het nieuwe verkeers- en vervoersplan (raadpleeg de rubriek bereikbaarheid – onderzoek op http://avvisn0.rws-avv.nl/cgi-bin/wdbcgiw/avv/avv.www_main.gohome van de adviesdiensten verkeer en vervoer van het Nederlandse ministerie Verkeer en Waterstaat) dat tijdens het drukste spitsuur een gemiddelde snelheid van 60km/u (over alle werkdagen van het jaar) op alle trajecten dient behaald. Deze kwaliteit wordt vandaag op een zeer groot deel van het Nederlandse hoofdwegennetwerk niet gehaald. In Vlaanderen is de norm nog in onderzoek. Ook bij ons situeren een aantal trajecten zich vandaag reeds onder de Nederlandse norm.

Deze congestie heeft tot gevolg dat het verkeer van de hoofdwegen wordt verdrongen naar andere periodes, andere wegen, andere modi, ... Wanneer de capaciteit wordt verhoogd moet rekening worden gehouden met deze verdrongen vraag, die bij extra geboden capaciteit deels terug bovenkomt.

Oplossingen aan deze problematiek kunnen gezocht worden op verschillende terreinen. Er kan ingespeeld worden op de vraag en extra wegcapaciteit worden aangeboden. Dit kan in de eerste plaats door te pogen de bestaande capaciteit beter te benutten. Het voorzien van routegeleidingssystemen (RDS-TMC, verkeer beter verdelen over beschikbare wegen), en adviessnelheden (vooral bedoeld om onbeschikbaarheid door ongevallen te vermijden) leveren een bescheiden bijdrage (max. 5% of de groei van 1 jaar). Gebruik van de pechstrook tijdens de spits of het herindelen van het beschikbare profiel in meer maar smallere rijstroken kan op sommige plaatsen de capaciteit met 25 tot 50% doen toenemen. Dit is een belangrijke stap voorwaarts voor die wegvakken die ook knelpunten vormen. In het andere geval biedt de oplossing enkel een grotere opslagcapaciteit voor de file die dan 25 tot 50% korter wordt, maar helaas evenveel tijdverlies oplevert. Voor een aantal structurele knelpunten (o.a. Kennedytunnel) is dergelijke oplossing moeilijk haalbaar. Of men kan resoluut gaan voor extra asfalt, bijkomende capaciteit waar nodig, nieuwe verbindingen (missing links) waar dit aangewezen is.

Modelmatige simulatie van een extreem volgend scenario toont aan dat men extreem ver moet gaan in deze optie wil men de automobilititeit filevrij houden. Grote omleidingen blijken niet onmiddellijk veel soelaas te bieden voor de congestie daar deze, wat het personenverkeer betreft, vooral uit bestemmingsverkeer blijkt opgebouwd. Deze thesis wordt bevestigd wanneer we de resultaten van het mobiliteitsluik van de volkstelling van 1991 er op naslaan. Antwerpen en Brussel fungeren hier als zwarte gaten voor het binnenlands woon-werkverkeer: minder dan 10% van dit verkeer heeft een

bestemming voorbij deze steden. Het oplossend vermogen wordt bovendien deels tenietgedaan door de verdrongen vraag en op de derde plaats accentueert men vaak door het oplossen van bepaalde bottlenecks nieuwe knelpunten stroomafwaarts.

Het accent kan verlegd worden naar alternatieve oplossingen. Openbaar vervoer efficiënter en kwaliteitsvoller maken hoort hier zeker bij. Ook hier tonen modelmatige benaderingen aan dat enkel het aanbieden van meer, goedkoper en zelfs efficiënter openbaar vervoer niet volstaat om het autoverkeer significant te laten dalen. Indirecte stimuli om over te stappen naar het openbaar vervoer kunnen gegeven worden door een stringent parkeerbeleid. Het verhogen van de parkeertarieven blijkt een effectieve maatregel die de korte stedelijke autoverplaatsingen ontmoedigt. Het totaal aantal verreden autokilometers op het hoofdwegennet daalt nauwelijks vanwege compensatie door langere ritten: het hogere tarief weegt voor deze categorie niet op tegen de hogere beschikbaarheid van parkeerplaatsen. Het drastisch beperken van het aantal parkeerplaatsen op goed met het openbaar vervoer bereikbare plaatsen levert voor deze bestemmingen een belangrijke daling op van het autoverkeer. Het totale autoverkeer neemt hierdoor echter slechts mondjesmaat af.

Sensitiviteitsanalyses op het multimodale verkeersmodel leren ons dat de grootste effecten gehaald worden door prijsmaatregelen. Een algemene verhoging van de variabele kosten (bvb. door verhoging van de brandstofprijs) kan de groei van het verkeer significant terugdringen. Om evenwel de autonome groei weg te werken tussen 1991 en 2010 is een prijsverhoging met nagenoeg 250% noodzakelijk. De vraag stelt zich uiteraard of dergelijke extreme verhoging wel binnen het betrouwbaarheidsinterval van het model valt (extrapolatie prijselasticiteit). Een tweede overweging die we dienen te maken is dat een verhoging van de brandstofprijs wetmatig leidt tot minder brandstofverbruik maar niet noodzakelijk tot evenredig minder autogebruik (maar eventueel kleinere of zuiniger wagens oplevert). Dergelijke maatregel is aselectief, alle verplaatsingen ongeacht tijdstip of locatie worden erdoor getroffen. Wanneer selectief kan gewerkt worden door tolheffing of rekening rijden op die plaatsen en tijdstippen waar problemen optreden kan met minder drastische maatregelen een efficiënter beleid worden uitgewerkt. Dergelijk heffingssysteem moet kunnen zonder het verkeer te vertragen en gebiedsdekkend in de omgeving van de heffingspunten (om het onderliggende wegennet niet te overspoelen). Technisch zijn dergelijke systemen in ontwikkeling maar het duurt wellicht nog een 5-tal jaren voor ze operationeel kunnen worden toegepast.

De directe effecten van tolheffing of rekening rijden zijn uit te drukken in een verdringing van het verkeer naar andere routes, andere periodes, andere bestemmingen of andere modi. Nederlandse studies tonen aan dat het lokale effect belangrijk is maar de globale invloed over gans het net en gans de dag beperkt. Als congestiebestrijdende maatregel is dit een efficiënte, doseerbare maatregel. Randvoorwaarden zijn echter dat het openbaar vervoer in staat moet zijn om de verschuiving op te vangen (20% verschuiving betekent een verdubbeling van het openbaar vervoer) en dat er gedurende de periodes buiten de heffing voldoende restcapaciteit voorhanden is.

Antwerpen is een zeer belangrijke verkeersknoop voor vrachtverkeer. De aan- en afvoer van de haven vertegenwoordigt hier maar een beperkte fractie (<25%). De trafiek is ook regelmatig verdeeld over de ganse dag (van 6 tot 22 uur) met een kleine dip tijdens de spits. Inspanningen om de haventrafieken vooral via binnenvaart en spoor naar het hinterland te voeren zijn toe te juichen, maar zijn niet in staat om het probleem fundamenteel op te lossen. In de andere richting kunnen uitbreidingen en verschuivingen naar de wegmodus wel de congestie sterk doen toenemen. Modelmatig kunnen we weinig voorspellen over de impact van prijsmaatregelen op internationaal vrachtverkeer. Er wordt aangenomen dat dit redelijk ongevoelig is voor dergelijke ingrepen, sterker zelfs, wanneer door een algemene tolheffing de congestie vermindert (vanwege een daling van het personenverkeer) is het mogelijk dat, ondanks de tol, het doorgaand vrachtverkeer toeneemt.

Samengevat kan gesteld worden dat er vooralsnog geen wondermiddelen bestaan om de congestie op te lossen. Het aanbieden van voldoende capaciteit om op ieder ogenblik over een congestievrij net te beschikken is vooralsnog onbetaalbaar en utopisch. De meeste 'zachte' alternatieven hebben ook zachte effecten, de winst die ze opleveren compenseert slechts de autonome groei van één tot hooguit enkele jaren. De kostprijs van het wegverkeer dermate verhogen dat de vraag daalt onder het congestieniveau zal zo extreem moeten zijn dat ook dergelijke maatregel politiek en economisch onhaalbaar blijkt. Hieruit besluiten we dat, in afwachting dat er technische oplossingen komen met een veel hogere performantie (snelle geleide voertuigen op smalle rijstroken, snelle lightrailverbindingen, buizenvracht ???), we op alle fronten moeten werken:

Door algemene prijsmaatregelen kan de groei beperkt worden (niet teruggedrongen), gerichte tol en rekening rijden kan dit fijnregelen op cruciale plekken. Om dit haalbaar te maken moeten er alternatieven voorhanden zijn: versterking van het openbaar vervoer daar waar dit een efficiënt alternatief kan bieden, extra capaciteit aan structurele knelpunten waar onvoldoende restcapaciteit aanwezig is, flankerend ruimtelijk beleid en parkeerbeleid, versterking van alternatieven voor het goederenvervoer, spreiding en beperking van het woon-werkverkeer door flexibele werkuren, bedrijfsvervoerplannen, telewerken.