



Het boemerang-effect van extra weginfrastructuur

Modal Shift lanceert nota over aanzuigefect van nieuwe wegen

24 juni 2010 - Modal Shift, een platform verenigd voor een duurzame oplossing van de fileproblemen op de Brusselse ring, publiceert vandaag een nota die aantoonst dat het uitbreiden van weginfrastructuur geen structurele oplossing biedt voor het fileproblemen, omdat er net meer verkeer wordt aangetrokken. De nota staft dit ook met voorbeelden uit het buitenland. Nu we voor enorme besparingen en nog grotere milieu-uitdagingen staan, noemt Modal Shift investeren in nog meer weginfrastructuur bijzonder onverstandig. Modal Shift plaatst ook bedenkingen bij de efficiëntie van de en/en benadering, waarbij investeringen in wegen en in openbaar vervoer worden gecombineerd. Het effect van beide investeringen kan mekaar neutraliseren en dat betekent dus dubbel weggesmeten geld.

Deze nota richt zich ook tot de deelnemers aan het VOKA-evenement over 'duurzame mobiliteit voor het bedrijfsleven', waar ook de verbreding van de Brusselse ring aan bod zal komen. Het alternatief dat door Modal Shift naar voren geschoven wordt, zal een positiever impact hebben op deze uitdaging, dan wat de overheid op dit ogenblik voorstelt en wat neerkomt op het aangaan van de mobiliteitsuitdaging en de files met een recept uit de vorige eeuw: bijkomende infrastructuur. Extra weginfrastructuur zorgt voor een boemerang-effect. Op korte termijn levert het de illusie files op te lossen. Op langere termijn komen de files echter terug, samen met meer emissies, een groter overheidstekort en nog minder leefbaarheid.

Dit concludeert Modal Shift op basis van wetenschappelijke literatuur en een aantal voorbeelden uit binnen- en buitenland. Dit aanzuigefect, nochtans een fundamenteel gegeven, wordt niet of onvoldoende meegenomen in verkeersmodellen, zoals toegepast in de Mobiliteitsstudie voor de Brusselse ring.

De volledige studie kan u downloaden via www.modalshift.be.

Nieuwe weginfrastructuur zorgt wel degelijk voor meer verkeer: het aanzuigefect

1 jaar na aanleg van de Londense ring ontstonden opnieuw files. Ook als de infrastructuurbeheerder later op sommige stukken een extra rijstrook voorzag zat die binnen het jaar opnieuw vol. Een studie toonde aan dat bij een ringweg van 14 rijstroken de reistijd niet afnam vanwege de verhoogde files op de omliggende wegen. Het spreekt vanzelf dat dit extra verkeer voor meer emissies zorgt en ook de leefbaarheid allesbehalve ten goede zal komen.

Nieuwe weginfrastructuur brengt andere doelstellingen in gevaar

Als Vlaanderen zijn mobiliteitsuitdagingen wil oplossen met nieuwe weginfrastructuur betekent dit ook dat het extra moeilijk wordt om een aantal objectieven uit het Pact 2020 en Vlaanderen In Actie (ViA) te realiseren. De reductie van fijn stof en broeikasgassen zijn sowieso al aarts moeilijke opdrachten. Ook de verschuiving naar meer duurzame verplaatsingswijzen zoals voorzien in het Pact 2020 wordt nagenoeg onmogelijk.

Nieuwe weginfrastructuur kost ons allen een aardige duit

Als onze overheden nieuwe wegen willen bouwen dan moeten daarvoor onherroepelijk budgetten in andere domeinen sneuvelen. De kostprijs van de van de werken rond Brussel worden nu al op een miljard euro geschat. Uit vroegere ervaringen weten we dat dit snel tot een veelvoud van de oorspronkelijke raming evolueert. . Compenseren onze overheden dit met hogere lasten, minder investeringen in onderzoek en onderwijs, minder geld voor de sociaal zwakkeren,...?

Een alternatief bestaat

Slimme sturende belastingen zijn kostenefficiënt en innoverend. Het Nederlands Centraal Planbureau becijferde dat een slimme heffing in de spits op 5% van de afgelegde kilometers de files met 50% zou laten verminderen. Voorbeelden van heffingen in steden als Londen en Stockholm tonen de effectiviteit van slimme heffingen ook in de praktijk aan. In combinatie met investeringen in kwaliteitsvol openbaar vervoer en fietsinfrastructuur bieden ze een structurele uitweg uit de files. Voorwaarde is wel dat er niet wordt geïnvesteerd in bijkomende weginfrasructuur, aangezien die in rechtstreekse concurrentie gaat met de duurzamere alternatieven. Bovendien kan een euro maar één keer worden uitgegeven. Het Multi-modale verhaal klinkt wel mooi, het verdoezelt dat de overheid keuzes moet maken.

Onze overheden moeten dringend het roer omgooien

“Wij stellen dat de overheid maatschappelijk veel meer te winnen heeft bij vernieuwende oplossingen die het toekomstig overheidstekort beperken, de uitstoot van broeikasgassen beperken, een comfortabeler openbaar vervoer garanderen, voor een betere leefbaarheid zorgen en bovendien economische opportuniteiten bieden voor nieuwe diensten”, aldus Modal Shift.

Modal Shift is een platform van verenigingen die werk willen maken van een andere aanpak van de mobiliteitsproblemen op de Brusselse ring. Verbreden is het probleem uitstellen. Wij gaan voor echte oplossingen. Modal Shift verenigt nu Bral vzw, Greenpeace, Bond Beter Leefmilieu, Natuurpunt, Inter-Environnement Bruxelles, Fietsersbond, Gracq, Friends of the Earth Belgium, Gracq, Inter-Environnement Wallonie, TreinTramBus, Jeugdbond voor Natuur en Milieu (JNM), Amis de la Terre, Komimo en Mobiel 21.

Contactgegevens

Modal Shift:

- Bruno Van Zeebroeck, Bond Beter Leefmilieu: +32 475 20 73 13
- Joeri Thijs, Greenpeace: +32 496 26 31 92
- Jeroen Verhoeven, Brusselse Raad voor het Leefmilieu: +32 477 46 31 81
- Miguel Vertriest, Komimo: + 32 498 49 57 67