

ANALYSE**+ Is de Oosterweelverbinding nog een goed idee?**

Uit Trends van 21/01/2021 ([/s/r/c/1690893](https://trends.knack.be/1690893)) 20/01/21 om 21:00 Bijgewerkt op 21/01/21 om 00:23

Jozef Vangelder & Luc Huysmans ([//trends.knack.be/economie/auteurs/jozef-vangelder-luc-huysmans-8037.html](https://trends.knack.be/economie/auteurs/jozef-vangelder-luc-huysmans-8037.html))
redacteurs bij Trends

Nu de hoofdvergunning toegekend is en alle contracten toegewezen zijn, is de Oosterweelverbinding helemaal uit de startblokken. Al dat beton zal er over vijftig jaar nog altijd liggen. Is het project nog wel een goed idee? Experts beantwoorden vijf vragen over de op twee na grootste stadswerf in Europa.



© .

Onze mobiliteit staat voor grondige veranderingen. Auto's en vrachtwagens worden elektrisch en op termijn zelfrijdend. We nemen de e-bike, of ooit zelfs de Hyperloop van Tesla of Virgin. Duurzaamheid, industriële relocalisatie en 3D-printing zullen de transportstromen hertekenen. Is er in die nieuwe toekomst wel een plek voor de Oosterweelverbinding? We legden vijf vragen voor aan experts.

1 Loopt Oosterweel ooit leeg?

Europa vergrijsst en stagneert, de economische groei zakt structureel. Krijgen we ooit een desolate Oosterweelverbinding? Neen. Iedereen is het erover eens dat er in de toekomst veel meer verkeer zal zijn. Volgens het Federaal Planbureau zal het personenverkeer tussen 2015 en 2040 blijven stijgen met 0,4 procent per jaar, in lijn met de bevolkingsgroei. Voor het goederenvervoer wordt een stijging met 0,8 procent verwacht. Dat lijkt niet veel, maar tegen 2040 is dat in tonnage een kwart meer dan nu.

"We onderschatten nogal gemakkelijk de groei van het transport", weet Erik Buyst, hoogleraar economische geschiedenis aan de KU Leuven. "Het vergt al een kanjer van een recessie om het vrachtvervoer te doen zakken. De coronacrisis buiten beschouwing gelaten, is het transport enkel noemenswaardig gedaald aan het begin van de jaren tachtig. Er heerste toen een samenspel van hoge olieprijsen en een zware recessie." De economische groei houdt de verkeersstroom op dreef. Dat geldt ook voor de verdere Europese integratie, zelfs als het economische zwaartepunt van de wereld naar Azië verschuift. "Die verschuiving kan nog meer transport naar en binnen Europa tweewegbrengen. De Aziaten zullen meer producten naar Europa willen exporteren."

”

We onderschatten nogal gemakkelijk de groei van het transport. Het vergt al een kanjer van een recessie om het vrachtvervoer te doen zakken' Erik Buyst, KU Leuven **Trends**

Kunnen de economische centra in Europa aan belang inboeten, waardoor investeringen in nieuwe transportinfrastructuur overbodig worden? Dominique Vanneste, hoogleraar economische geografie aan de KU Leuven, draait de redenering om: goede transportinfrastructuur moet ervoor zorgen dat de economische centra blijven bestaan, of die zelfs versterken. Antwerpen is een voorbeeld van hoe het niet moet. De toenemende verkeerscongestie werkt al sinds begin jaren 2000 negatief in op de economische positie van de Scheldestad. Vanneste: "Uit alle onderzoeken blijkt dat buitenlandse investeerders al een tijd naar andere vestigingsplaatsen uitkijken, omdat de bereikbaarheid en de infrastructuur niet meer zijn wat ze geweest zijn. Ik pleit niet voor almaar meer transportinfrastructuur, want meer infrastructuur trekt alleen maar meer transport aan. Maar de bereikbaarheid en de infrastructuur moeten op zijn minst in orde zijn."



Buitenlandse investeerders kijken al een tijd uit naar andere vestigingsplaatsen, omdat de bereikbaarheid en de infrastructuur niet meer zijn wat ze geweest zijn' Dominique Vanneste, KU Leuven

2 Heeft het vervoer van de toekomst de Oosterweelverbinding nodig?

Dat hangt af van wat je dan zult vervoeren, meent Stef Proost, transporteconoom aan de KU Leuven. "Vroeger vervoerden we veel grondstoffen, zoals steenkool, olie en staal. In de toekomst zal het gaan om lichtere producten, in kleinere hoeveelheden. En het zal sneller moeten gaan. We gaan niet naar minder, maar naar een ander soort vrachtwagentransport."

Oosterweel zal over dertig jaar wellicht niet te groot blijken, meent Alex Van Breedam, de CEO van de logistieke orkestrator Tri-Vizor. Tenzij we de toenemende fragmentatie in de logistiek indammen. Mede door de e-commerce zijn almaar meer kleine zendingen onderweg in de logistieke keten. Dat heeft grote gevolgen voor het efficiënte en duurzame gebruik van de vervoerscapaciteit. "Volgens het World Economic Forum reed een kwart van de vrachtwagens leeg rond in 2009", zegt Van Breedam. "Het overige drie kwart was amper voor 57 procent gevuld. Die cijfers zijn sedertdien nog verslechterd. Die fragmentatie vertaalt zich in een toegenomen aantal bestelwagens op de wegen, vooral in de steden."



mobilititeit Ondanks de toekomstige vergroening van de mobiliteit blijft een goede weginfrastructuur essentieel.

Een ander fenomeen is de *amazonisering*. "Bedrijven zoals Amazon zetten hun eigen logistieke netwerk op en maken dat rendabel door diensten aan te bieden die losstaan van de pure logistiek", weet van Breedam. "Dat netwerk zullen ze almaar meer openzetten voor andere bedrijven. Zo worden ze de grootste logistieke spelers ter wereld."

Peter Lagey, manager Multimodaal.Vlaanderen bij het Vlaams Instituut voor Logistiek (VIL), gaat ervan uit dat alle vervoersmanieren - weg, water, spoor - nodig blijven. "De Oosterweelverbinding is zeker nodig, net als investeringen in bottlenecks op de waterwegen en het spoor. Ik sluit zelfs niet uit dat er op lange termijn modi bij komen, zowel voor personen- als voor vrachtovervoer. De Hyperloop van Tesla en Virgin, of het idee van ondergrondse tunnels tussen Zürich en Genève zijn onhaalbaar tegen de huidige transportprijzen. Maar als de transportprijzen stijgen, komen ze wel in beeld."

3 Zijn er geen andere oplossingen voor de strop rond Antwerpen?

Trends

"We hebben meer dan tien jaar geleden al geschreven dat we beter begonnen waren met slim rekeningrijden. Dat had de fileproblemen wellicht met vijftien jaar opgeschoven", zegt Stef Proost. "Bovendien: als we investeren in Oosterweel zonder dat we de mensen laten betalen, dan loopt die weg weer vol. Dat is de wet van de eeuwigdurende congestie: een weg creëert zijn eigen vraag. Behalve op plaatsen waar betaald moet worden, of waar massaal geïnvesteerd wordt in extra openbaar vervoer, blijkt uit een studie van 550 grote Europese stadsgebieden."

"Oosterweel had er 20 of 25 jaar geleden al moeten zijn", meent Lagey. "In tegenstelling tot Nederland en Duitsland hebben we de voorbije veertig jaar amper geïnvesteerd in mobiliteit en infrastructuur. De ring rond Antwerpen is in de jaren zestig aangelegd met twee keer vier rijstroken. Sindsdien hebben we onze wegen onderhouden, maar ze niet aangepast aan de nieuwe behoeften. We hebben nu behoefte aan twee keer acht rijstroken."

"In de prijs van het transport moeten ook maatschappelijke kosten, zoals milieuvervuiling, worden verrekend", stelt hij. "Dat kan via rekeningrijden of via een CO2-taks. We hebben al twee kansen gemist. Er is een uniforme taks voor vrachtwagens gekomen, die geen gedragsverandering teweegbrengt. Rekeningrijden voor personenvervoer is van tafel geveegd. Maar vroeg of laat zal het gebeuren. Wat er eerst komt, rekeningrijden of Oosterweel, is eigenlijk niet belangrijk. We hebben beide dringend nodig."

4 Zijn er geen investeringen die meer opleveren?

Oosterweel zal miljarden kosten. Zijn er geen investeringen te vinden die meer economische groei, welvaart en banen opleveren? Dat is een verkeerde vraag, zeggen de Gentse economen Freddy Heylen en Gert Peersman. De juiste vraag is: brengt de investering meer op dan ze kost? Is het antwoord ja, dan is de investering verantwoord. Over Oosterweel spreken beide economen zich niet uit. Maar aangezien de overheidsinvesteringen in België decennialang achterop gebleven zijn, zal zowat elk goed gekozen en efficiënt uitgevoerd infrastructuurproject - gezien de heel lage rente - meer opbrengen dan het kost, door zijn positieve effect op de groei. "Die extra groei zal groter zijn dan de rente op de lening om het project te financieren", aldus Heylen. "Voorts moet je rekening houden met de jaarlijkse investeringen die nodig zijn om het bouwwerk intact te houden. Ook dan blijven de baten groter dan de kosten, toont een eenvoudige berekening aan."



We hebben meer dan tien jaar geleden al geschreven dat we beter begonnen waren met slim rekeningrijden' Stef Proost, KU Leuven

De baten nemen hier de vorm aan van extra economische groei. Dat betekent niet dat de overheid via belastingen de kosten van het project kan dekken. Maar in tijden van onzekerheid en laagconjunctuur, zoals nu, is het positieve effect van overheidsinvesteringen het grootst, omdat die de investeringen van bedrijven en gezinnen op sleeptouw nemen. Onderzoek toont aan dat 1 euro extra overheidsinvesteringen het bruto binnenlands product met 3 euro kan doen groeien. Bij een belastingdruk van 50 procent stijgen de belastinginkomsten dan met 1,5 euro, dus de helft meer dan de kostprijs van de investering.

"Bovendien is logistiek de ruggengraat voor heel veel industriële sectoren", concludeert Peter Lagey. "Het is het bloedvatstelsel voor onze economie. Als de bloedvaten dichtslibben, krijg je een infarct. De grotere vraag is niet wel of geen logistiek, maar wel hoe we die logistiek verzoenen met ecologie en duurzaamheid, en met de klimaat- en energietransitie. Als we niet investeren, zullen we welvaart moeten inleveren en dan kan het snel bergaf gaan."

5 Is de overkapping van de Antwerpse ring nog nodig?

Als op termijn het merendeel van de personenwagens en de vrachtwagens elektrisch rijdt, is het dan nog wel nodig om de Antwerpse ring te overkappen? Het oordeel is eensluidend: economisch en ecologisch heeft die overkapping niet veel zin.

"Die overkapping is er in eerste instantie gekomen voor de luchtverontreiniging. Dat argument valt grotendeels weg", verklaart Stef Proost. "Met de extra ruimte die ze creëert, gaan we die overkapping bovendien niet betalen. Het beetje kantoren en sociale woningbouw dat erbovenop wordt voorzien, zullen daarvoor niet volstaan."

"Met alle respect voor Alexander D'Hooghe, die overkapping is een vastgoedproject", stelt Eddy Van de Voorde, hoogleraar emeritus transporteconomie UAntwerpen. "Ze heeft niets te maken met logistiek of mobiliteit."

De overkapping kan wel een positief effect hebben op de geluidshinder. Want elektrische voertuigen zijn niet echt stiller dan klassieke wagens. Uit studies blijkt dat elektrische wagens vooral stiller zijn bij lage snelheden. Tegen 40 kilometer per uur is het verschil nog ongeveer 2 decibel, maar bij 80 kilometer per uur is het verwaarloosbaar.

U krijgt 3  artikelen per maand gratis

Of neem een **abonnement** en krijg **onbeperkt** toegang tot alle  artikelen van Trends (N/F), Knack, Sportmagazine (N/F) en Le Vif/L'Express.

Trends

Ik wil alles kunnen lezen (/info/abonnementen/?funnel=pluszone)

[Ik ben al abonnee](#)



(//trends.knack.be/economie/beleid/vaccinatieschema-afremmen-dat-wil-toch-niemand/article-opinion-1690679.html)

” **⊕** **Het vaccinatieschema afremmen, dat wil toch niemand?**
(//trends.knack.be/economie/beleid/het-vaccinatieschema-afremmen-dat-wil-toch-niemand/article-opinion-1690679.html)

- Wim Verhoeven

Meest gelezen

ds.knack.be/€ **⊕** **Is de Oosterweelverbinding nog een goed idee?** (//trends.knack.be/economie/beleid/is-de-sterweelverbir oosterweelverbinding-nog-eeen-goed-idee/article-analyse-1690635.html)
dee/article-an
1 tml)

knack.be/eco Taxshift slaat gat van ruim half miljard in Vlaamse begroting
van-ruim-half- (//trends.knack.be/economie/beleid/taxshift-slaat-gat-van-ruim-half-miljard-in-vlaamse-
2 cle-news begroting/article-news-1690967.html)

s.knack.be/ec Moet die coronabitterheid echt? (//trends.knack.be/economie/beleid/moet-die-coronabitterheid-
nabitterheid-e echt/article-opinion-1690691.html)
3 nl)

knack.be/econc **⊕** **Matthias De Caluwé (CEO Horeca Vlaanderen): 'Wij zijn geen premieslurpers'**
ceo-horeca-vla (//trends.knack.be/economie/bedrijven/matthias-de-caluwe-ceo-horeca-vlaanderen-wij-zijn-geen-
4 article-longread-premieslurpers/article-longread-1690543.html)

knack.be/econ 'Mithra-topman François Fornieri verhoord door politie'
ancois-fornier (//trends.knack.be/economie/bedrijven/mithra-topman-francois-fornieri-verhoord-door-politie/article-
5 news-169 news-1690709.html)



(https://trends.knack.be/)

Advertentie

Trends



Ongeziene prestaties. De nieuwe CUPRA Formentor.

CUPRA

(https://ad.doubleclick.net/ddm/trackclk/N1406829.1984505OUTBRAIN/B25145942.292374439;dc_trk_aid=485576691;dc_trk_cid=143575732;obOrigUrl=true)



De nieuwe Fiat 500 Hybrid laat gelukkig niet op zich wachten! **Trends**

Fiat

(https://ad.doubleclick.net/ddm/trackclk/N718661.1984505OUTBRAIN/B25153310.292441759;dc_trk_aid=485643975;dc_trk_cid=143907679;dobOrigUrl=true)