

Het Antwerpse fileprobleem is niet alleen een slechte zaak voor de verladers



Het is een bekend fenomeen dat rondom grote steden, die op belangrijke (internationale) verkeersaders liggen, de fileproblematiek niet van gisteren is. 25 jaar geleden publiceerde het Zwitserse consultancybureau Prognos al een studie over de mobiliteit in Europa, die voorspelde dat het verkeer rond grote kernsteden na 2000 wel eens stil zou kunnen komen te staan wanneer er geen adequate maatregelen genomen zouden worden. Niets of te weinig doen zou uiteraard ten koste van het economisch welbevinden gaan leiden, om over milieuconsequenties nog maar niet te spreken. Ook andere bronnen bleven aandringen op lange termijnvisies en oplossingen ten aanzien van de – onmisbare – verkeersstromen over de weg, maar met name de politiek had er toendertijd, om verschillende redenen, niet veel oren naar. Maar nu keert de wal het schip en zo verkeren we nu rond vele Europese steden in de slechtst mogelijke situatie. En Antwerpen staat hoog op de lijst.

Verladers worden nog steeds veel te weinig bij de mobiliteitsdiscussies betrokken, hoewel zij het zijn die commerciële verkeersstromen kunnen laten toenemen, afzakken of stopzetten. OTM, Belgian Shippers' Council, de Belgische verladersorganisatie die zich met name toespitst op het brede logistieke spectrum, blijft dit signaleren. Echter, wanneer de transportbedrijven, die in de bestaande verkeerssituaties structureel grote fileproblemen ondervinden, meer en meer gaan aankloppen bij de opdrachtgever om daarvoor compensaties te krijgen, moet de verlader uiteindelijk gaan plussen en minnen. In dit afwegingsproces kan hij voor moeilijke keuzes komen te staan die kunnen leiden tot andere leveranciers, andere routes, andere transportmodi of andere laad- en losplaatsen. Het blijft namelijk een economisch verhaal en als dat niet meer klopt moeten er knopen worden doorgesneden.

Kijken we nu naar Antwerpen. Voor Belgische verladers, importeurs en exporteurs een zeer belangrijke knooppunt, niet in het minst door de haven waar jaarlijks vele miljoenen containers de schepen in- en uitgaan. De voor- en namtransporten daarvan gaan voor een deel per spoor, een deel per binnenvaart maar voor het grootste gedeelte per vrachtwagen. Dat zal zo blijven omdat de andere modaliteiten, omwille van een aantal geldige redenen, in feite maar een fractie extra van het wegvervoer kunnen overnemen. Draait dat wegvervoer niet meer, tijd is geld, dan kan één van de oplossingen zijn om uit te wijken naar een andere haven. Als dat 'en masse' gebeurt, kan dat grote consequenties hebben voor alle betrokken havenpartijen.

Transportbedrijven trekken al weg uit het Antwerpse omdat ze de filekosten niet meer kunnen opbrengen. Een grote containertransporteur gaat failliet. 33 'quick wins' van de Vlaamse Overheid moeten soelaas bieden maar de complete Oosterweelverbinding komt er niet voor 2025. Alle prognoses duiden op meer goederenvervoer, ook al vóór 2025. Wat is de impact daarvan voor de Antwerpse ring, en is dat meegenomen in de 'quick wins'? Als Belgische verladers wensen wij een ongehinderde goederenstroom en zeker in en rond het belangrijke knooppunt Antwerpen. We zullen echter voorlopig, zo blijkt, moeten roeien met de riemen die we hebben en zien waar we uitkomen. De Europese Commissie denkt in zijn mobiliteitswitboek al tot 2050. Dat moet hier toch ook kunnen?

Willem Buitenkamp,
Lid Raad van Bestuur OTM