

*Er rijden vandaag nog steeds minder wagens rond dan voor corona. Maar het vrachtverkeer is tijdens de pandemie blijven groeien, waardoor de trucks steeds meer wegen op de zwaarte van de files.*

De hoop dat de coronacrisis de files zou doen oplossen, is al even vervlogen. Maar dit najaar is duidelijk geworden dat zelfs het plafond nog niet is bereikt. In september lag de filezwaarte (dat is de gemiddelde omvang van de files) 27 procent hoger dan in september 2019, toen er nog geen sprake was van corona. Dat blijkt uit cijfers van Statistiek Vlaanderen. Oktober 2022 was dan weer de op één na zwaarste oktobermaand voor files sinds de start van de metingen, in 2011, volgens metingen door het Vlaams - Verkeerscentrum.

Dat is opvallend, want we leggen collectief nog steeds minder kilometers met de wagen af dan voor de pandemie (-5,2 procent in oktober, de laatst beschikbare cijfers). Maar daartegenover staat dat het aantal vrachtwagens op onze wegen ook tijdens corona is blijven groeien en al 1,3 procent hoger ligt dan in 2019.

Zeker rond Antwerpen en Brussel is dat erg voelbaar (zie grafiek onderaan) - al slibben de wegen rond Gent ook steeds vaker dicht. Bestond het verkeer op de Antwerpse ring voor de crisis nog uit 82 procent personenwagens en 18 procent vrachtwagens, dan is dat vandaag al 80 procent personenwagens en 20 procent vrachtwagens, zegt Thierry Vanelslander, transporteconoom verbonden aan de Universiteit Antwerpen.

'Dat heeft een onmiddellijke impact op het verkeersvolume, wetende dat vrachtwagens tweeënhalf tot drie keer meer plaats innemen dan personenwagens.'

Toen tijdens de lockdowns niet-essentiële verplaatsingen aan banden werden gelegd, bleven vrachtwagens rondrijden om onder meer winkelrekken in supermarkten aan te vullen, de gestegen vraag naar online bestellingen te beantwoorden of fabrieken te bevoorraden.

'Specifieke sectoren zagen een daling, zoals het vervoer van auto's', zegt Isabelle De Maegt, woordvoerder van Febetra, de federatie van Belgische transporteurs. 'Maar voor de rest bleef de vraag naar vrachttransport vrij stabiel tijdens de crisis.'

Naarmate het economische leven weer op gang trok, dikte ook het aantal vrachtwagens verder aan. Zeker vanaf maart vorig jaar kwam er een groeiversnelling, waardoor er 'al meer vrachtverkeer dan ooit tevoren' reed, klinkt het in het jaarverslag van het Vlaams - Verkeerscentrum. Viapass, het overheidsagentschap dat de kilometerheffing voor vrachtwagens coördineert, telde tussen april 2021 en april 2022 41,1 miljoen unieke vrachtwagens in ons land, 2 miljoen meer dan zes jaar geleden. Bovendien reden ze ook samen 350 miljoen kilometer meer dan het jaar voordien.

Waar moeten ze rijden?

Die conjunctuurgevoeligheid maakt dat de economische vertraging de vraag naar vrachtverkeer de komende maanden wat kan - afremmen, merkt Febetra op. Maar op langere termijn zal het transport van goederen alleen maar groeien, voorspelt het Federaal Planbureau in zijn meest recente vooruitzichten. Tussen 2019 en 2040 verwacht het Planbureau een groei van ruim 20 procent, tot 76 miljard tonkilometers (zie grafiek bovenaan). Het wegvervoer blijft daarbij 'veruit de belangrijkste transportmodus' en zal ook in 2040 nog goed zijn voor 77 procent van alle goederenvervoer, klinkt het.

Terwijl vandaag al meer dan de helft van de vrachtwagens op de Belgische wegen in een ander land geregistreerd zijn - opvallend veel in Nederland of Polen, blijkt uit gegevens van Viapass (zie tabel) - zal vooral het internationale vervoer blijven groeien. 'De aanwezigheid van grote zeehavens en goed verbonden internationale infrastructuur verklaart de grote dynamiek van de transportvraag over onze grenzen heen', luidt het bij het Planbureau.

Intussen lijkt de huidige economische vertraging de transportbedrijven niet tegen te houden om te investeren in nieuwe trucks, blijkt uit de laatste cijfers van de Europese autokoepel ACEA. In de eerste tien maanden van het jaar kochten bedrijven minder wagens en bestelwagens (-16,8 procent), maar steeg de verkoop van zware en middelzware trucks met respectievelijk 5,9 en 2,7 procent.

'De vraag is waar die allemaal rijden?', zegt Vanelslander. 'Zeker op spitsmomenten is er nu al meer verkeer dan waarvoor de wegen ooit ontworpen zijn.'

'Door voor dag en dauw uit te rijden, of tot na 9 uur te wachten, proberen de transportbedrijven om de ochtendpiek te vermijden', merkt Peter Bruyninckx van het Vlaams Verkeerscentrum op. 'Maar in de namiddag en 's avonds is de aanwezigheid van vrachtwagens meteen voelbaar.'

In Antwerpen, dat door de aanwezigheid van een grote haven extra veel vrachtwagens aantrekt, is de avondspits al 18 procent zwaarder dan voor corona, zegt het Vlaams Verkeerscentrum.

Heffing stuurt niet

Om de kosten voor de wegeninfrastructuur op 'een eerlijke manier in rekening te brengen' - lees: ook buitenlandse vrachtwagens mee te laten betalen - hebben de drie Belgische gewesten sinds april 2016 een kilometerheffing ingevoerd voor vrachtwagens die zwaarder zijn dan 3,5 ton. Daarmee wordt het gebruik van vrachtwagens in plaats van het bezit belast, en worden transportbedrijven minder -

belast als ze met minder vervuilende vrachtwagens rijden. Al 87 procent van de vrachtwagens voldoet aan de meest milieuvriendelijke uitstootnormen (Euronorm 6), terwijl dat eind 2017 minder dan de helft was.

Maar voor de kilometerheffing maakt het geen verschil waar en wanneer de vrachtwagens rijden. 'Wegcapaciteit is een schaars goed, en dat zou moeten worden weerspiegeld in de prijs', vindt Thierry Vanelslander, die er tevens voor pleit om zo'n slimme kilometerheffing uit te breiden naar bestelwagens en personenwagens. Zolang dat niet gebeurt, 'blijf je verkeer aantrekken dat er niet moet zijn en ruimte inneemt', en riskeer je een verschuiving te stimuleren van zwaarder vrachtverkeer naar kleine vrachtwagens (die minder wegen dan 3,5 ton) of bestelwagens, zegt hij. Maar omdat ze minder kunnen meenemen, heb je er ook extra nodig, en dreigen ze weer meer plaats in te nemen.

De Maegt betwijfelt dat effect: 'De kilometerheffing is goed voor zo'n 6 à 7 procent van de kosten van vrachtwagentransport, de chauffeur voor 30 procent'. Dat er vandaag een tekort aan chauffeurs is, maakt dat transportbedrijven er weinig baat bij hebben om de kilometerheffing te omzeilen door in kleinere voertuigen op te splitsen. Dat die evolutie wel bezig is, komt in de eerste plaats omdat de afgelopen jaren steeds meer steden zwaar vrachtverkeer weren, zegt Vanelslander.

Febetra vindt dat een kilometerheffing, als die dan toch bestaat, voor alle voertuigen moet gelden. Maar de tarieven differentiëren naar plaats en tijdstip stuit op scepsis bij de transportbedrijven. 'We proberen buiten de spitsuren te rijden, als dat mogelijk is', zegt De Maegt. 'Maar dan moet de hele logistieke keten mee. Het heeft geen zin dat chauffeurs 's nachts rijden als ze dan voor een gesloten bedrijf staan en hun goederen niet kunnen afzetten.'

Iedereen slachtoffer

Vrachtwagens mogen dan wel met de vinger worden gewezen voor hun aandeel in de files, men vergeet soms dat 'wij er ook slachtoffer van zijn', zegt De Maegt. Een uur file kost transportondernemingen 77 euro per vrachtwagen, berekende Febetra, rekening houdend met de kosten van het voertuig, de chauffeur en de brandstof. 'Omdat die kosten worden doorgerekend, draait uiteindelijk de consument ervoor op.'

Niemand is blij met de steeds langere files, maar een 'magische oplossing' ligt niet voor de hand, besluit Vanelslander. 'Het zal een ruim pakket van maatregelen moeten worden.' Behalve een uitbreiding van (slim) rekeningrijden, denkt de transporteconoom aan het vervullen van de Antwerpse ring en aan betere regelgeving en beprijzing om transport via het spoor of de binnenvaart aantrekkelijker te maken.

En de consumenten moeten meer betalen voor het transport van goederen die ze online kopen en terugsturen, zegt Vanelslander. 'Dat laatste kan vaak gratis, maar alleen omdat de kosten voor het milieu en van de files niet worden meegeteld.'

Korneel Delbeke

Copyright © 2022 Mediahuis. All rights reserved