

# mobiliteit : We geraken sneller op het werk, maar zijn 's avonds wel later thuis



\* Gazet van Antwerpen/Stad en Rand, Gazet van Antwerpen/Kempen, Gazet van Antwerpen/Mechelen - Waas

*“Samen in de file, ja gezellig”, zongen Frank Dingenen en de Welriekende Dreefjes in 1993. Het was een hit, maar de files van de jaren negentig zijn klein bier in vergelijking met de grote sliert stilstaande auto's die we vandaag op onze wegen zien. Het vele thuiswerk door corona lijkt weinig of geen beterschap te hebben gebracht. Integendeel, volgens het Vlaams Verkeerscentrum was oktober 2022 de op één na zwaarste oktobermaand voor files sinds de start van de metingen in 2011. Tegelijkertijd is de Antwerpse ochtendspits minder zwaar geworden. Hoe kan dat? Een overzicht van het fileleed in vier conclusies.*

## 1 's Ochtends is er minder file dan voor corona

Corona heeft ons verplaatsingsgedrag wel degelijk structureel beïnvloed. Door het vele thuiswerk zijn de files 's ochtends minder zwaar dan voor corona. Even voor de duidelijkheid, de zwaarte van de file geeft twee dingen aan: hoe lang de file is en hoe lang die blijft duren. Een file van honderd auto's kan bijvoorbeeld een uur duren, terwijl een file van tweehonderd auto's sneller opgelost kan zijn als die auto's minder lang stilstaan. De filezwaarte vat die twee factoren in één getal samen en is dus een graadmeter voor hoe snel we op onze bestemming geraken.

Die filezwaarte is 's morgens fors afgenomen. In Vlaanderen toch. De Vlaamse files waren in oktober van dit jaar 's morgens 6% minder zwaar dan in oktober 2019. In en rond Antwerpen is de filezwaarte slechts met 0,7% afgenomen. “Dat komt vooral door de werkzaamheden aan het viaduct in Merksem”, zegt Peter Bruyninckx, woordvoerder van het Vlaams Verkeerscentrum. “Door de beschadigde brugvoeg op het viaduct waren er zware files. En de situatie is daar nog niet volledig opgelost. De voeg wordt pas in januari definitief hersteld. Er is nog steeds één rijstrook niet beschikbaar.”

Maar los van die problemen in Merksem zijn de ochtendfiles in Antwerpen en omstreken in het algemeen dus wel gedaald. Dat zal wellicht duidelijker in de cijfers te zien zijn als de problemen in Merksem zijn opgelost. Dankzij corona geraken we 's ochtends structureel sneller op ons werk.

## 2 's Avonds is er veel meer file dan voor corona

Maar juich niet te vroeg. Want sinds de coronacrisis zijn de files wel degelijk fors toegenomen. Niet 's morgens, wel tijdens de rest van de dag. Zeker 's avonds geraken we minder makkelijk thuis. In Antwerpen zijn de files in de avondspits bijvoorbeeld 18% zwaarder dan voor corona. En dat is dan nog een algemeen cijfer. Op de Antwerpse binnen- en buitenring, in de omgeving van het viaduct van Merksem en de Kennedytunnel, doe je er ongeveer de helft langer over om op je bestemming te geraken dan voor corona.

Hoe komt dat? Het antwoord bestaat uit drie delen.

Eén: “Het is niet omdat we meer thuiswerken, dat we minder met de auto rijden”, zegt Peter Bruyninckx. “We nemen nog steeds de wagen voor verplaatsingen naar de supermarkt, de dokter, enzovoort. Die verplaatsingen doen we meestal niet in de ochtendspits. Maar we doen ze wel overdag en 's avonds, waardoor de uittocht uit dat vrijetijdsvrverkeer gelijkloopt met de uittocht van het werk.”

Voor een stuk speelt hier ook de energiecrisis mee. “Mensen gaan nu toch ook wat meer naar het werk dan voor de energiecrisis, omdat de energiekosten thuis anders te hoog oplopen”, zegt Thierry Vanelslander, transporteconoom van de Universiteit Antwerpen. “Woon-werkverkeer wordt vaak terugbetaald door de werkgever, de stijgende energiekosten niet.”

Twee: “Door de toename van e-commerce is het vrachtverkeer op de Vlaamse wegen met ruim 1% toegenomen ten opzichte van voor corona”, zegt Bruyninckx. “Elke vrachtwagen neemt de plaats van ongeveer 2,5 auto's in. 's Ochtends mengen die vrachtwagens zich minder in het verkeer. In de namiddag en 's avonds doen ze dat wel, waardoor je dus al snel stilstaat.”

Drie: “We gebruiken ons abonnement voor het openbaar vervoer veel minder dan voor corona”, zegt Thierry Vanelslander. “Voor de twee of drie dagen per week dat we naar het werk gaan, nemen veel mensen geen treinabonnement meer omdat ze dan de volle pot moeten betalen. Je betaalt een treinabonnement voor vijf dagen in de week. Als je maar twee dagen per week de trein neemt, haal je dat abonnement er niet uit. En dus ga je die twee dagen dan maar met de auto naar het werk.”

De NMBS geeft toe dat er op weekdagen nu minder treinreizigers zijn dan voor corona. “Ons aantal passagiers ligt in de laatste weken op 93 tot 94% van het niveau van voor de coronacrisis”, zegt woordvoerder Dimitri Temmerman. “Dat wil niet zeggen dat de trein minder populair is. In het weekend hebben we meer reizigers dan voor corona. Maar in de week voelen we het thuiswerk dus wel nog steeds in onze cijfers.”

## 3 Er is een beetje hoop ...

De NMBS heeft een concreet plan voor een oplossing. “Vanaf begin volgend jaar zullen we ook flexibele woon-werkabonnementen aanbieden”, zegt Temmerman. “Als pendelaar kun je dan een jaarabonnement kopen waarin je 80 of 120 dagen de trein kan nemen. Of een maandabonnement waarmee je op zes of tien dagen de trein kan nemen. Die formule zal dan veel beter aangepast zijn aan het deeltijdse thuiswerk van veel pendelaars. We verwachten daar dus veel van.”

## 4 ... maar vooral veel wanhoop

Maar vier andere structurele oplossingen voor het fileprobleem lijken op korte termijn nog minder haalbaar dan een Qatarese kwalificatie voor de 1/8ste finales van het WK voetbal.

Eén: “Laat mensen betalen voor het terugsturen van goederen die ze online hebben gekocht”, zegt Thierry Vanelslander. “Dan zou er minder worden besteld en zouden er minder vrachtwagens en bestelwagens op de baan zijn om de bestelde goederen te leveren. Het is te gek voor woorden dat een bedrijf goederen die de consument na bestelling toch niet moet hebben, gratis terugneemt. De kosten voor het milieu en de files worden niet in rekening gebracht.”

Twee: “De kilometerheffing moet worden uitgebreid naar bestelwagens en personenauto's”, zegt Vanelslander. “Vandaag worden er veel bestelwagens van minder dan 3,5 ton ingezet om pakjes te leveren, omdat die geen kilometerheffing moeten betalen. Maar die bestelwagens kunnen veel minder meenemen dan een grotere vrachtwagen. Als je alles optelt, nemen ze dus meer plaats in. Ook personenwagens zouden een kilometerheffing moeten betalen. Alleen met rekeningrijden kun je de files op onze wegen structureel verkleinen.”

Drie: “Investeer meer in goederenvervoer via spoor en binnenvaart, om zo vrachtwagens van de weg te halen”, zegt Thierry Vanelslander. “De Antwerpse haven wil de volumes via het spoor en de binnenvaart fors verhogen, maar als je ziet welke evolutie er in de voorbije twintig jaar is gemaakt, is er weinig hoop op een grote vooruitgang. Een bedrijf dat goederen met de trein wil vervoeren in plaats van met de vrachtwagen, moet bijvoorbeeld een halfjaar op voorhand een spoorpad aanvragen. Er is dus weinig flexibiliteit. Bij de binnenvaart is het probleem dan weer dat er te weinig kleine schepen zijn die op de kleinere kanalen kunnen varen. Er wordt te weinig in geïnvesteerd, omdat er te weinig geld te rapen valt.”

Vier: “Er moet meer geld naar Vlaanderen komen om de vervoersproblemen aan te pakken”, zegt Marc Descheemaeker, voorzitter van Lantis, het bedrijf dat de Oosterweelverbinding in Antwerpen bouwt. “Als Vlaanderen per hoofd evenveel zou krijgen als Brussel en Wallonië, moeten we 800 miljoen euro per jaar extra krijgen. Met dat geld kunnen we bijvoorbeeld tijdens spitsuren meer trams en bussen laten rijden en meer eigen beddingen voor het openbaar vervoer creëren. Of we ook de bijhorende chauffeurs zouden vinden? Zeker wel. Er was even een tekort aan chauffeurs, maar De Lijn heeft zijn opleidingscapaciteit uitgebreid. Bovendien zitten we in een recessie. In die tijd kiezen mensen vaker voor jobzekerheid en dus bij een job voor een overheidsbedrijf.”

christoph willocx

Copyright © 2022 Mediahuis. All rights reserved