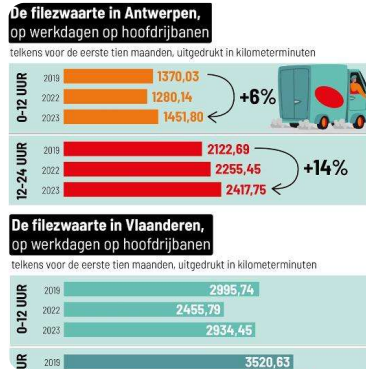


Nog nooit stonden we zo lang in de file en verkeersinfarcten dreigen nog erger te worden



Nog nooit stonden we zo lang in de file als dit jaar. Dat zegt het Vlaams Verkeerscentrum. De files in en rond de stad Antwerpen waren in de namiddag en 's avonds in de eerste tien maanden van dit jaar 14% zwaarder dan in het precoronajaar 2019. De ochtendfiles waren 6% zwaarder. In de komende jaren dreigen de verkeersinfarcten nog veel erger te worden.

De files worden elk jaar zwaarder. Dit jaar werden er in maart, april, mei en juli absolute filerecords gevestigd in Vlaanderen. De files waren in die maanden het zwaarst sinds het begin van de metingen in 2011. “Ook voor het hele jaar verwachten we dat het een recordjaar wordt voor de files”, zegt Peter Bruyninckx, woordvoerder van het Vlaams Verkeerscentrum. Hij verwijst daarmee naar de filezwaarte. Die factor 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.

De files in en rond de stad Antwerpen waren in de eerste tien maanden 's ochtends 6% zwaarder dan in 2019. In de namiddag en 's avonds waren de Antwerpse files maar liefst 14% zwaarder. “Nochtans is het aantal personenauto's op de weg heel lichtjes afgenomen”, zegt Peter Bruyninckx. “Maar het vrachtverkeer is wel duidelijk toegenomen. Daarnaast zijn er dit jaar ook meer wegenwerken en is er meer hinder door ongevallen. Het snelwegennetwerk in Vlaanderen en zeker in Antwerpen is duidelijk oververzadigd.”

Groei van economie

Waarom neemt het vrachtverkeer verder toe? “Omdat de economie blijft groeien”, zegt Thierry Vanelslender, transporteconoom van de Universiteit Antwerpen. “Door die economische groei moeten er meer goederen worden geleverd, en dat gebeurt in ongeveer 70% van de gevallen met de vrachtwagen. Eén vrachtwagen neemt de plaats in van drie personenwagens, en draagt dus veel harder bij aan de file. Ook in de komende jaren wordt er economische groei verwacht, waardoor het volume van vrachtverkeer nog zal toenemen.”

Ook het aantal personenwagens op de weg blijft hoog, terwijl er vandaag veel meer mensen thuiswerken dan voor corona. “Veel van de thuiswerkers gingen vroeger elke dag met de trein naar het werk”, zegt Thierry Vanellander. “De toename in het thuiswerk, vertaalt zich dus vooral in minder treinreizigers op weekdays. Veel van de mensen die met de auto naar hun werk gaan, kunnen niet thuiswerken. Ze werken bijvoorbeeld in een fabriek en moeten dus nog steeds de baan op. Thuiswerk is vooral iets voor mensen met een kantoorbaan.”

Rijdende magazijnen

Ook de evolutie in de manier waarop bedrijven zich organiseren, zorgt voor meer files. “Vrachtwagens zijn rijdende magazijnen geworden”, zegt mobiliteitsexpert Dirk Lauwers. “Vroeger werden goederen verzameld in het magazijn van een winkel. Maar om kosten te besparen, worden die goederen nu ‘net op tijd’ aangeleverd. Ze komen dus in een vrachtwagen in de winkel aan, net voor ze kunnen worden verkocht. Dat leidt tot extra vrachtverkeer.”

Het is ook geen toeval dat de filezwaarte 's avonds sneller toeneemt dan 's ochtends. “Twee derde van het personenvervoer op werkdagen in Vlaanderen is vanaf halfzes 's avonds niet verbonden aan woon-werkverkeer”, zegt Dirk Lauwers. “Het gaat bijvoorbeeld om mensen die gaan sporten, naar het theater gaan, of op weg zijn naar een restaurant. Veel verkeer 's avonds is vrijetijdsverkeer.”

Mogelijke oplossingen

En dan komt de eeuwige vraag weer naar boven: wat kunnen we doen om de aangroei van de files te vermijden? “Politici zouden de moed kunnen hebben om terugzendingen van goederen niet meer gratis te maken, waardoor er minder pakjes worden vervoerd”, zegt Thierry Vanellander. “Er zou ook een slimme kilometerheffing voor personenwagens moeten komen, die variabel is in tijd en plaats. Dus buiten de spitsuren zou de heffing bijvoorbeeld minder hoog kunnen zijn.”

“En voorts zouden mensen meer prikkels moeten krijgen om dichterbij hun werk te gaan wonen”, zegt Thierry Vanellander. “Vandaag vestigen veel mensen zich op tientallen kilometers van hun werk, omdat ze bijvoorbeeld niet graag in de stad wonen en niet voor de rit naar het werk moeten betalen, omdat ze een salariswagen en een tankkaart van het werk hebben. Je kan je kosten voor het woon-werkverkeer trouwen ook van de belastingen aftrekken, terwijl dat niet meer van deze tijd is. Een oplossing kan zijn dat de salariswagen minder voordelig wordt, en dat mensen die ver van hun werk wonen, een hogere belasting op hun woning zouden betalen.”

[Christof Willocx](#)