

Waarom we niet betogen tegen de files



De Tijd - 02 Feb. 2019
Pagina 4

Met 420 kilometer files was vorige maandag de zwaarste ochtendspits van het jaar. Nooit stonden we meer stil dan vandaag, en beterschap is niet in zicht. Waarom komt het land niet in opstand? Omdat we in onze wagen tot rust komen.'

Gewoon wat regen. Meer was vorige maandag niet nodig om tienduizenden mensen 420 kilometer lang te doen aanschuiven op weg naar school of werk. Nog zonder de cijfers van december erbij was 2018 al een recordjaar voor de verkeersellende in het land: in de eerste elf maanden van het jaar stonden we ongeveer 925.000 uur stil in Vlaanderen. Dat is meer dan in 2017, dat met 913.000 uur ook al een recordjaar was.

Dat fileleed heeft een enorme kostprijs. De Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) berekent die op 1 tot 2 procent van ons bruto binnenlands product, of 4,5 tot 9 miljard euro per jaar. Transporteconoom Thierry Vanelslander (Universiteit Antwerpen) heeft een model ontwikkeld om dat enorme bedrag concreet te maken. Hij kan bijvoorbeeld berekenen hoeveel de 15 kilometer lange file van maandagochtend aan de Kennedytunnel ons gekost heeft: 270.000 euro.

Omdat niet iedereen die in de file staat op dat moment aan het werk is - veel pendeltijd valt buiten de werkuren en er is ook vrijetijdsverkeer - schatten specialisten de kostprijs van een automobilist in de file op 11 euro per uur. 'In elke kilometer file staan 100 tot 150 voertuigen stil. Zo kan je zelf beginnen te rekenen', zegt Goedele Sannen, mobiliteitsexpert bij de werkgeversorganisatie Voka. 'En daar zijn alle andere zware kosten nog niet in meegerekend: de verliestijd van het vrachtverkeer, de extra ongevallen, de investeringen die we mislopen, bedrijven die niet het juiste personeel vinden en de schade voor het milieu. Want het vele optrekken en remmen veroorzaakt extra uitstoot.'

Het fileleed treft iedereen op zijn eigen manier. Neem de bouw. In 2007 was de gemiddelde snelheid van een bouwcamionette op weg naar een werf nog 67 km per uur. Vandaag is dat 51 km/u, of bijna een kwart lager. Een kleine 90 procent van de door de Bouwunie bevroegde bouwbedrijven zegt last te hebben van files. Ze proberen ze te vermijden. Door vóór de files naar de werf te rijden bijvoorbeeld, een van de redenen waarom de files steeds vroeger beginnen. Vier op de tien bouwbedrijven weigeren zelfs klanten in filegevoelige regio's of nemen - als dat kan - een alternatieve route.

Sommige Belgische hotels zeggen steeds meer werkvolk te verwelkomen, zowel consultants als bouwvakkers en aannemers. Op hotel gaan komt goedkoper uit dan in de file staan. 'Wat we nu zien, vooral voor werknemers uit de Kempen en Limburg, is dat ze de zondagavond inchecken en dan vier heel lange dagen draaien om projecten snel af te werken', zei hotelmanager Laurens Roels vorig jaar aan Radio 2. 'Vroeger deden ze opdrachten in twee weken, telkens met woon-werkverkeer en dus ook files. Nu doen ze het zonder en dus veel sneller.'

Fernand Huts van het logistieke bedrijf Katoen Natie zegt dat hij geen personeel meer van rechteroever aanneemt, want die geraken nooit meer op tijd op linkeroever, waar het gros van de havenoverslag gebeurt. 'Je geraakt niet meer van de ene oever naar de andere in Antwerpen. We verliezen ervaren, goede werknemers. De mensen zijn het beu', zei Huts eerder. 'Het criterium is niet langer de beste kandidaat bij een sollicitatie, wel woont hij of zij aan de goede kant van de Schelde.' Net als steeds meer andere bedrijven opende Katoen Natie satellietkantoren buiten Antwerpen.

Verslaving

De reden voor al die ellende is niet ver te zoeken. Twee op de drie Belgen rijden voornamelijk met de auto naar het werk, onder meer omdat ze met het openbaar vervoer langer onderweg zijn, blijkt uit een onderzoek dat de automobiefederatie Febiac gisteren publiceerde. 'Het is eenvoudig', zegt Steven Logghe van het verkeersdatabedrijf Be-Mobile. 'Onze wegcapaciteit is niet meegegroeid met onze economie en onze bevolking.' Bovendien zitten de fundamenten van ons beleid verkeerd, zegt transporteconoom Thierry Vanelslander. 'In België word je gesponsord om in de file te staan. Omdat het woon-werkverkeer fiscaal aftrekbaar is, is het interessant om pakweg van Oostende naar Antwerpen te pendelen. Mensen worden financieel totaal niet geprikkeld om dichterbij het werk te gaan wonen.'

Onze verslaving aan de bedrijfswagens en het gebrek aan alternatieven komen daar nog bij. Uit cijfers van Febiac blijkt dat vorig jaar 293.844 nieuwe bedrijfswagens ingeschreven werden in ons land. Dat is een record. Voor slechts 8 procent van de werknemers is de trein, tram, bus of metro een alternatief om naar het werk te trekken, zegt de hr-dienstenleverancier Acerta. Dat is een lichte stijging, maar de dramatische cijfers over vertragingen bij het spoor zijn niet van die aard om veel extra pendelaars over de streep te trekken.

De Belg lijkt zich neergelegd te hebben bij het dagelijkse fileleed. Het probleem is nochtans al jaren acuut, en het beleid is er ondanks enkele spitsstroken en mobiliteitsplannen nog niet in geslaagd de kentering in te zetten. Waarom komen de Belgen niet massaal op straat? Waarom laten we ons als kreeften langzaam gaar koken in de uitstoot van de files? 'Die vragen zijn voer voor psychologen', zegt Sannen van Voka. 'Blijkbaar is de persoonlijke ellende niet groot genoeg om ons eigen gedrag in vraag te stellen. Want de files, dat zijn wij allemaal. Alleen blijkt telkens uit onderzoeken dat pendelaars de oplossing altijd bij de anderen leggen. Zo wijzen automobilisten steeds opnieuw naar het vrachtverkeer, hoewel dat nog steeds in de minderheid is op de weg.'

'Mensen zijn wegens de speltheorie ook niet bereid hun gedrag aan te passen', zegt Vanelslander. Wat zij verliezen, wint een ander. 'Wie de wagen laat staan, weet dat iemand anders letterlijk in het gat zal duiken dat hij vrijgemaakt heeft. Dus denken mensen dat ze zelf niets kunnen verhelpen aan het probleem.'

Veel heeft te maken met het persoonlijke comfort in de wagen, zeker in vergelijking met het openbaar vervoer. Marc Hofman, operationeel directeur bij Colruyt, geeft dat eerlijk toe. Hij rijdt dagelijks van zijn woonplaats De Haan naar de hoofdzetel in Halle. Om

de files te vermijden maakt hij een omweg via Doornik, goed voor een enkele rit van 150 kilometer. 'Zeker op de terugweg kom ik in de wagen tot rust. Ik doe nog wat telefoontjes, leg muziek op van Leonard Cohen of Bruce Springsteen, en ben helemaal ontstrest als ik thuiskom.'

De auto is nog steeds het ultieme gevoel van vrijheid, zegt Sannen. 'Die vrijheid compenseert voor veel mensen de verloren uren. Het is de ultieme me-time.' Veel mensen staan ook niet stil bij de tijd die ze in de file verliezen. Uit de eerste resultaten van het individuele Filerapport van De Tijd, dat vandaag gelanceerd wordt en waarmee elke automobilist exact kan berekenen hoeveel tijd hij vorig jaar in de file verloor (lees inzet), blijkt dat een pendelaar uit Gent of Antwerpen naar Brussel in een jaar tijd 5 volledige dagen, of omgerekend 15 werkdagen (van 8 uur) stilstond. De totale tijd die hij in de wagen doorbrengt, loopt op tot 45 werkdagen.

Mensen reageren zoals ze vaak doen bij problemen: ze passen zich aan en zoeken oplossingen. 'In het bedrijfsleven is een soort mobiliteitsetiquette ontstaan,' zegt Koen Dejonckheere, de CEO van de investeringsmaatschappij Gimv, die van Roeselare naar Antwerpen pendelt. 'Enkel als je iemand wil straffen, organiseer je nog een vergadering om 9 uur 's morgens in Brussel of Antwerpen. Mijn eerste meetings van de dag houd ik onderweg. Intussen weet ik alle goede koffie te vinden in de hotels dicht bij de snelwegen.'

Ook bedrijven passen zich aan. In de nieuwe vestiging van BMW Jorssen in Antwerpen kunnen klanten hun auto 24/7 voor onderhoud binnenbrengen. 'Het kan altijd dat je in de file staat en niet voor sluitingstijd in de garage geraakt', vertelt topman Jan Adriaenssens. 'Klanten kunnen dan bellen naar de garage en krijgen een code voor een afgesloten gedeelte van onze ondergrondse garage van 3.000 m². Daar staat eventueel de vervangwagen klaar en kunnen de sleutels in een beveiligde kluis achtergelaten worden.'

BASF Antwerpen stak zelf de handen uit de mouwen om zijn personeel uit de files te halen. Het bedrijf organiseert een eigen busdienst met 33 buslijnen van de Kempen tot het Waasland en gaf al een leasefiets aan meer dan 1.000 werknemers. BASF investeerde ook in fietsinfrastructuur, zoals stallingen en in een extra toegang op het terrein die de route voor fietsers 7 km korter maakt.

Een consortium van Vlaamse autobusbedrijven rijdt sinds september elke dag met een kantoorbus op negen vaste, file-gevoelige trajecten naar Antwerpen en Brussel. Werknemers kunnen in het Office on Wheels werken en een koffie drinken. De bussen vertrekken 's ochtends om 7.30 uur en keren rond 16 uur terug. Eerder voerden ook de consultant EY en Colruyt een kantoorbus in. Dat laatste bedrijf overweegt het systeem uit te breiden.

Sommige oplossingen verergeren de problemen nog, zegt Steven Logghe van Be-Mobile. 'Steeds meer bedrijven of instellingen, zoals het nieuwe ziekenhuis in Roeselare of de Hogeschool Brugge, vestigen zich vlak bij de snelwegen om beter bereikbaar te zijn. Daardoor creëert lokaal verkeer extra druk op die verzadigde snelwegen. Zo zie je de olievlek van de files uitbreiden over heel Vlaanderen.'

Het vrijetijdsvrverkeer is een van de redenen waarom niet meteen beterschap in zicht is. 'De oorzaak is eenvoudig: we leven langer, en in betere conditie. Er zijn dus steeds meer mensen in hun vrije tijd op de baan', zegt Sannen. 'Net als met de trein, waar de verminderde seniorentarieven op weekdagen pas na het spitsuur gelden, zal je ook die mensen moeten afraden om in de spits de weg te nemen.'

Betalen

De oplossing is rekeningrijden. De politieke beslissing ligt in het kamp van de volgende Vlaamse regering. Vanelslander: 'Maar dat systeem zal enkel werken als je heel verschillende tarieven hanteert, waarbij gebruikers echt betalen voor de schaarste van de wegcapaciteit. Iemand die 's nachts in Limburg over een kleine weg rijdt, mag dat voor mijn part gratis doen, maar wie in de spits de Antwerpse ring neemt, moet dat voelen in zijn portemonnee. Daarvoor hebben we nood aan politici die geen schrik hebben van hun eigen schaduw. Dat de vorige Vlaamse regering, die vijf jaar zonder verkiezingen zat, niet verder gekomen is dan wat studiewerk, stemt me niet hoopvol.'

Technologisch zijn er veel mogelijkheden om flexibele tarieven aan te rekenen. 'Een kilometerheffing alleen is niet zaligmakend,' concludeert Sannen. 'Wat ook aantoonst dat we niet alle heil van technologie moeten verwachten. Dat zie je nu al bij slimme navigatiesystemen zoals Waze. Die geven ons het gevoel dat we de files te slim af zijn, maar ze verspreiden de verkeersellende alleen maar, tot in de woonwijken toe. Daarom geloof ik ook niet dat de oplossing zal komen van de zelfrijdende wagens. Als we onderweg allerlei andere dingen kunnen doen omdat we niet meer moeten sturen, gaan we dan met zijn allen niet nog veel meer de baan op? Enkel als de autonome wagen een gedeelde wagen wordt, kan die de files verminderen. Maar dan moeten we onze vrijheid opgeven. Dat zie ik niet snel gebeuren.'

HET FILERAPPORT VAN DE TIJD

Pendelt u met de auto naar het werk? Dan is de kans groot dat u tijdens de spits, waar ook in het land, even moet aanschuiven. Maar beseft u wel hoeveel tijd u daarmee op jaarbasis verloren hebt? En hoelang u in het totaal in de auto zat? Om daar een objectief zicht op te krijgen lanceert De Tijd het Filerapport.

Op basis van de verkeersdatabank van de Gentse specialist Be-Mobile hebben we een tool ontwikkeld die exact berekent hoeveel tijd u verloor als u met de wagen van en naar het werk pendelt. U geeft uw thuis- en werkadres in, net als uw normale vertrekuren. Enkele seconden later krijgt u niet alleen uw gepersonaliseerde resultaten, maar gaan we ook op zoek naar alternatieven. Wint u tijd door een uur vroeger of later te vertrekken? Is het openbaar vervoer een alternatief voor u? En welke dag is voor u de beste om thuis te werken?

Be-Mobile heeft het Belgische wegennet in 7 miljoen segmenten opgeknipt die constant gemonitord worden, zodat het bedrijf de doorstroming van elke weg op elk moment van de dag perfect in kaart kan brengen. 'We krijgen voortdurend de geanonimiseerde data van 40 miljoen geconnecteerde voertuigen in Europa binnen, waarvan 1,5 miljoen in België', legt Steven Logghe van Be-Mobile uit. 'We kunnen hun positie bepalen aan de hand van onder meer smartphones en navigatiesystemen. Met die gegevens maken we verkeersinformatie, staan we overheden bij in hun verkeersplanning en helpen we bedrijven met hun logistiek en woon-werkverkeer.'

Op 16 maart bundelt De Tijd de conclusies van de tool in het grote Filerapport: hoelang is de gemiddelde pendelaar onderweg, voor hoeveel mensen is het openbaar vervoer een werkbaar alternatief en hoeveel van onze gebruikers zien rekeningrijden zitten? Samen met andere verkeersdata brengen we in kaart hoe groot de verkeersknoop in ons land is, en zoeken we met bedrijfsleiders en specialisten naar oplossingen.

HENK DHEEDENE

Copyright © 2019 Mediafin. Alle rechten voorbehouden