

We rijden ons overal vast, maar vinden geen alternatieven



De Tijd - 16 Mar. 2019
Pagina 14

Vlaanderen loopt vast. Op de populairste pendeltrajecten verloren we vorig jaar gemiddeld 70 procent van onze reistijd in de file. Maar het openbaar vervoer biedt niet echt een alternatief. Met trein, bus of metro zijn we meer dan de helft langer onderweg, leert een analyse van De Tijd.

Wie om 9 uur in Brussel wil arriveren en om 17 uur weer vertrekt, ziet zijn ideale pendeltijd bijna verdubbelen door de files. Ook wie naar Antwerpen pendelt, doet er door de files bijna dubbel zo lang over als normaal, goed voor 90 procent verliestijd. Het filegevoeligste traject tussen de centrumsteden was vorig jaar Sint-Niklaas - Antwerpen: daar doe je er door de files tweeënhalve keer langer over. Nagenoeg alle pendelaars op de routes tussen Antwerpen, Brussel, Mechelen en Aalst zien hun ideale reistijd minstens verdubbelen door de files.

De Tijd maakte die analyse op basis van cijfers van Be-Mobile uit 2018. De Gentse verkeersspecialist weet van 7 miljoen wegsegmenten in ons land exact hoe snel er wordt gereden. Uit die databank namen we de meest gebruikte pendelroutes om de vertragingen naar de centrumsteden te berekenen. We namen daarvoor telkens de populairste bestemming in elke stad, zoals de Europese wijk in Brussel of de Gentse haven.

Waarom nemen al die pendelaars die vaststaan in het verkeer de trein niet? Omdat de alternatieve transportmiddelen er nog veel langer over doen dan de auto, zelfs met de files inbegrepen, leert ons onderzoek. Dat alternatieve traject kan te voet of met de fiets zijn, maar bestaat in de meeste gevallen vooral uit het openbaar vervoer. Gemiddeld doet dat alternatief de reistijd met 67 procent toenemen.

'Dat is te veel om de automobilist uit de file te krijgen', zegt Willy Miermans, professor emeritus van de Universiteit Hasselt. 'Onderzoek leert dat het openbaar vervoer pas interessant wordt voor pendelaars als de reistijd niet meer bedraagt dan anderhalve keer de tijd die ze erover doen met de auto.' En dat is bijna nooit het geval, blijkt uit ons onderzoek.

In de praktijk scoort het openbaar vervoer wellicht nog slechter, omdat in ons cijfer vertragingen bij het spoor of gemiste aansluitingen niet meegerekend zijn. 'Bovendien gaan pendelaars vaak niet rechtstreeks van hun woning naar hun werk: 's morgens passeren ze langs de school van de kinderen en 's avonds willen ze eerst nog langs de winkel,' zegt Griet De Ceuster, hoofd van het onderzoekscentrum Transport & Mobility Leuven. 'Als je die keten van verplaatsingen meeneemt, blijkt uit onderzoek dat het openbaar vervoer maar voor een op de twaalf pendelaars sneller is.'

Spinnenweb

Brussel is het best bereikbaar met de trein. Voor 34 procent van de populairste pendeltrajecten is het alternatief sneller dan de auto (inclusief file), de gemiddelde reistijd is slechts 7 procent langer. Voor Antwerpen, Sint-Niklaas en Kortrijk is het alternatief op een vijfde van de trajecten sneller. Maar voor steden als Gent, Genk, Turnhout, Leuven en Mechelen is de auto altijd de snelste optie, ook met files.

'Dat Brussel goed scoort, komt door de structuur van ons spoorwegnet, waarbij alle lijnen als in een spinnenweb naar de hoofdstad leiden', zegt Cathy Macharis, professor logistiek en mobiliteit aan de Vrije Universiteit Brussel. 'De relatief slechte scores van steden als Gent en Antwerpen moeten ons doen afvragen of we daar ook geen stedelijk netwerk zoals het Brusselse GEN moeten bouwen. Maar omdat de NMBS een federale instelling is, is er voorlopig geen ruimte voor dat debat.'

Ook De Ceuster ziet wel iets in dat idee. Volgens de Leuvense professor moeten we goed nadenken wat we willen met ons openbaar vervoer. 'Als je het hele buitengebied vlot bedient, dan maak je wonen op het platteland veel te aantrekkelijk en doe je niets aan het fundamentele probleem van je files: onze ruimtelijke ordening. Je concentreert je beter op een zone van 10 kilometer rond de steden en stopt je geld voor het openbaar vervoer minder in wie daarbuiten woont. Geen probleem als mensen daar willen wonen, maar laat ze dan wel beseffen dat ze met hun auto in de file zullen staan.'

Dat kleinere steden zo slecht scoren in de bereikbaarheid met het openbaar vervoer, heeft veel te maken met het natransport, zegt Miermans. 'In Antwerpen en Brussel stap je zo over op de metro of de tram. Maar wie naar een kantoor in een kleinere centrumstad moet, heeft vaak weinig mogelijkheden. Al ben ik niet pessimistisch: door de opmars van vouwfietsen, deelfietssystemen en elektrische steps worden die kleine afstanden steeds beter overbrugbaar.'

Al is er volgens Macharis nog veel werk aan de winkel. 'Als we in het openbaar vervoer investeren, moeten we dat slim doen, vanuit een globale visie waarin je rekening houdt met die deelfietsen, steps, autodeelabonnementen, deeltaxi's en op termijn ook zelfrijdende auto's. Je gebruikt die systemen dan om het traject van en naar het station sneller te maken. Maar dan moet je wel een app maken die al die vervoersvormen in één handig en praktisch betaalsysteem integreert.'

De vraag is trouwens of een beter openbaar vervoer pendelaars kan overtuigen. 'In een trein kan je de temperatuur niet naar wens instellen en zullen er altijd hoestende mensen naast je zitten. Bovendien houden mensen niet van overstappen', zegt Thierry Van Elslander, transporteconoom van de Universiteit Antwerpen.

'De betrouwbaarheid is even belangrijk als de snelheid', zegt Miermans. 'En daar heeft het spoor zijn imago natuurlijk niet mee. Maar de boodschap is wel: investeer in meer treinen en verhoog de frequentie. Al moeten bedrijven ook beseffen dat ze zich dichterbij de buurt van een station moeten vestigen.'

Pestgedrag

De slechte scores van bijna alle Vlaamse centrumsteden voor het openbaar vervoer zijn des te opvallend omdat onze analyse aantoonde dat ook de kleinere steden steeds minder ontsnappen aan de files. Wie met de auto naar Mechelen pendelt, ziet zijn reistijd met 75 procent stijgen. Naar Leuven, Hasselt en Kortrijk komt de helft van de reistijd erbij. Turnhout is de best bereikbare centrumstad, al neemt de reistijd er in de spits ook met een derde toe.

'Omdat het in de verkeersinformatie en de overheidsplannen altijd over het verkeer op de snelwegen gaat, vergeten we dat driekwart van het tijdverlies op rekening komt van het verkeer buiten die snelwegen: vooral kleine ringwegen en steenwegen,' zegt De Ceuster. 'Maar voor de Vlaamse overheid is het natuurlijk veel makkelijker alles in te zetten op die 900 kilometer snelwegen die we hebben, en blind te blijven voor het feit dat de meeste ellende daarbuiten valt.'

'En wat zie je dan? Dat de overheid in zekere zin de kraan naar die snelwegen dichtdraait: we versmallen wegen en stemmen verkeerslichten zo af dat ze doorgaand verkeer hinderen', vervolgt ze. 'Natuurlijk moet je dat doen in stadskernen en woonwijken, maar je grote wegen moet je openhouden als toevoer naar je snelwegen. Tenslotte staan de files beter daar dan in het lokale verkeer: op een snelweg veroorzaakt een file geen hinder voor fietsers en voetgangers en is de milieuoverlast veel beperkter.'

Miermans treedt haar bij. 'We schieten altijd op de langeafstandsreiziger, terwijl meer dan 50 procent van het verkeer onder de kerktoren plaatsvindt. Lokale politici durven de confrontatie met hun kiezers niet aan. En dus wat doen ze? Ze stremmen het doorgaand verkeer met de redenering dat ze in Brussel wel een ringweg gaan aanvragen. Maar die ringweg komt er natuurlijk niet in de eerste dertig jaar, zodat die pendelaar op langere afstanden de dupe wordt.'

Rekeningwonen

Alle verkeersexperts die we spraken, wijzen met een beschuldigende vinger naar het feit dat de aangekondigde betonstop van de Vlaamse regering op de lange baan is geschoven. Zolang de Vlaming overal kan bouwen waar hij wil, zal ons land vast blijven staan, is de redenering.

'Behalve van rekeningrijden moet de overheid werk maken van rekeningwonen', zegt Miermans. 'Door de lagere kadastrale inkomens op het platteland is het interessanter daar te wonen dan in de stad. Terwijl die bewoners niet alleen files veroorzaken, maar ook duur zijn op het vlak van infrastructuurwerken, nutsvoorzieningen en postbedeling. Stadsbewoners, van wie de kadastrale inkomens in verhouding veel hoger liggen, zijn goedkoper, veroorzaken geen files en betalen veel meer. De goedkoopste burger wordt dus het zwaarst belast. Maar het ligt politiek te gevoelig: zodra het woord kadastraal inkomen valt, durft niemand nog iets te zeggen.'

Daar komt bij dat de Vlaming in vergelijking met de rest van Europa graag onder de kerktoren blijft wonen. We willen niet weg van onze voetbalclub, onze vrienden en onze schoonmoeder, zegt Ann Verhetsel, hoogleraar economische geografie aan de Universiteit Antwerpen. 'Onderzoek leert dat Belgen minder zwaar lijden onder pendelpijn dan inwoners van andere OESO-landen. Als het om maatschappelijke redenen noodzakelijk is de reistijd te verminderen zijn hardere maatregelen nodig, zoals rekeningrijden of een betonstop.'

Zolang die maatregelen er niet komen, lijkt het er niet op dat de Vlaming zijn gedrag zal veranderen. Macharis: 'De automobilisten zijn als kikkers in langzaam kokend water. We zijn gewoontedieren: we zien de files wel toenemen, maar omdat die evolutie traag gaat, veranderen we ons gedrag niet. Alleen een crisis kan verandering brengen. Kijk naar de sluiting van de Brusselse tunnels: de verkeersellende viel beter mee dan verwacht omdat pendelaars plots wel alternatieven vonden. Alleen moet het openbaar vervoer op zo'n moment klantvriendelijk en performant genoeg zijn zodat mensen dat blijven gebruiken.'

Miermans verwijst naar de wet van Brever. 'Die berekent hoeveel mensen bereid zijn dagelijks aan transport te besteden: 80 tot 90 minuten. Omdat de gemiddelde pendelafstand van de Vlaming nog net onder 20 kilometer zit, blijven we daaronder. We moeten onze files dus wat relativeren. In feite is het simpel: mochten de files echt zo erg zijn, zouden we er niet meer in gaan staan.'

'Ken je het verschil tussen microgolf- en internetminuten?', vraagt De Ceuster. 'Een minuut wachten op iets dat in de microgolfoven opwarmt, lijkt onnoemelijk veel langer te duren dan een minuut surfen op het internet. Voor de files is dat net zo: we overschatten ons werkelijke tijdverlies omdat we met niets anders bezig zijn. Belangrijker is het feit dat je nooit zeker weet of je op tijd komt. Dus ofwel vertrek je veel te vroeg, ofwel gok je toch dat je er op tijd geraakt en als dat niet zo is, ga je kapot van de stress. Die onvoorspelbaarheid van het verkeer is het grootste probleem.'

* Volgende week gaan we op zoek naar oplossingen voor het fileprobleem. Dinsdag: moeten we parkeren duurder maken?

* Lees meer op www.tijd.be/filedossier

Willy Miermans

Copyright © 2019 Mediafin. Alle rechten voorbehouden