



Geëngageerd ondernemen

Date : 01/09/2017

Page : 30-31

Periodicity : Bimestriel

Journalist : --

Circulation : 4729

Audience : 17300

Size : 955 cm²

De wagen in de maag van de Vlaming

Het verkeer in Vlaanderen is verzadigd. En met de wagen in de maag van de gemiddelde inwoner is er jammer genoeg nog niet meteen beterschap in zicht.

Uit een enquête van ETION blijkt dat ondernemers mobiliteit als een van de grootste uitdagingen zien. Reden voor ETION en VRT om er een gezamenlijk panelgesprek aan te wijden. Een zevental experts ging met elkaar en met het publiek in discussie onder leiding van Ton Van Lierop (VRT). Een publiek waarvan er welgeteld drie niet met de wagen waren komen opdagen...

De feiten op een rijtje

Hajo Beeckman, verkeersankers bij de VRT, mocht de aftrap geven. In 1985 reden we met zijn allen 46 miljard kilometer. Vandaag zijn er dat bijna 85 miljard. En dat op een wegennet dat de voorbije decennia gelijk is gebleven. Dat alleen al verklaart de congestie. Het netwerk is verzadigd. Dat betekent dat wat er ook bijkomt, alleen maar de files doet aangroeien, redeneert Beeckman. Ook die filelast is gegroeid: van 300km/uur per dag in 2007 naar 750 km/uur per dag vandaag.

Hajo Beeckman ziet een vijftal redenen. Eerst en vooral is er het beeld van onze ruimte. Er zijn geen steden en geen plat-

teland meer in Vlaanderen, alles is verstedelijkt en dus auto-afhankelijk. Ons netwerk is verzadigd en ouderwets, terwijl er veel voertuigen bijkomen die bovendien meer kilometers malen. We hebben een weinig gebruikt openbaar vervoer. Bovendien zijn hier slechts één op drie verplaatsingen werk- of schoolgerelateerd. In de file staan dan ook dagelijks 70% niet-pendelaars. Het goederenvervoer is daarenboven nog steeds dominant op de weg, ook al wint de scheepvaart aan aandeel. De prognoses zijn niet bijster hoopgevend. Het aantal reizigerskilometers zal met 11% stijgen en het vrachtvervoer (ton/km) zal met liefst 44% groeien.

Ruimte

Leo Van Broeck (Vlaams Bouwmeester) opent het debat met zijn inzichten over ruimtelijke orde. Vlaanderen is uniek in de negatieve zin qua ruimtelijke ordening en is daarmee het

“Laat 70% van de Vlamingen verhuizen naar de steden.”
(Leo Van Broeck)

tegenbeeld van Nederland. We zijn hier met zijn allen zo ver mogelijk van elkaar gaan wonen en dan willen we ons naar elkaar toe verplaatsen, is zijn stelling. Het probleem volgens

de expert is de verkruiemeling. In een stad is alles dichtbij, in een verkaveling is alles ver weg. Hij pleit om meer mensen in de stad te laten wonen. Nu woont 70% van de Vlamingen ergens tussenin, niet in een kern. "We liggen gewoon fout verspreid en dat heeft zijn gevolgen. Noch de auto, noch het openbaar vervoer kan goed werken en de steden hebben te weinig inwoners. We hebben een moord gepleegd op ons ruimtelijk systeem waardoor we noch steden, noch dorpen, noch natuur hebben." Van Broeck raadt dan ook 70% van de Vlamingen aan in de steden te gaan wonen. Hajo Beeckman volgt: "De overheid heeft de verkaveling tot een deel van onze cultuur gemaakt en het wonen in dorpen gesubsidieerd. Het is letterlijk gebetonneerd in onze hoofden en om dat om te keren zal men verworvenheden moeten omdraaien en het wonen in steden bevorderen, bijvoorbeeld door een lager kadastraal inkomen."

Van Broeck ziet oplossingen in de deelwag en de zelfrijdende wagen. Een doorsnee wagen staat vandaag immers 23 van de 24 uur stil. Een deelwag zou zes keer efficiënter zijn en de zelfrijdende wagen zou acht tot tien uur per dag rijden. We krijgen omschakeling van materieel bezit naar dienstverlening en dat zal geen tien jaar meer duren, aldus Leo Van Broeck.

Goederentransport

Alex Van Breedam (CEO van Tri-Vizor) en Nicole Van Doninck (manager Smart Mobility) nemen het tweede luik van het debat – goederentransport – voor hun rekening. Tri-Vizor probeert carpooling voor vrachtvervoer. Het probeert dus het vervoer van verschillende bedrijven samen te krijgen. De CEO heeft het over de "camionettisering" van de samenleving. Het kleine goederenvervoer neemt een hoge vlucht. Maar er zijn bedenkingen, weet Van Breedam. We verbruiken niet veel meer. Wat we zien is dat het aantal leveringen aan het stijgen is, iedereen wil immers snel bediend worden, maar het vervoer is dat van kleine hoeveelheden. De vervuiler betaalt niet, stelt Van Breedam en de maatschappij subsidieert het transport van vrachtwagens die steeds minder gevuld zijn. Hij vraagt zich af hoe lang dat nog kan duren.

Nicole Van Doninck vult aan. Ze bemerkt dat de efficiëntie beter kan en de capaciteit onderbenut blijft. Ook gewone wagens zouden pakjes kunnen vervoeren, mits het juiste platform vraag en aanbod zou samenbrengen. Ook het feit dat we met zijn allen alleen in de wagen blijven rijden en niet carpoolen, stoort haar. Toch ziet ze de opkomst van een aantal slimme apps die mensen met gelijkaardige uren op dezelfde plaats bijeenbrengen.

Van Breedam ziet een oplossing in de nabije toekomst. Hij ziet de organisatie van transport zoals een mail vandaag gepost wordt. Een e-mail reist over een netwerk van diverse providers en komt steeds op de juiste plaats aan. Zo zal ook transport in de toekomst gebeuren. Een vracht in Spanje wordt niet langer van hieruit opgehaald door een

**"Het vrachtvervoer zal de komende jaren met 44% stijgen."
(Hajo Beeckman)**

lege vrachtwag en plus chauffeur die daar acht dagen over doen. Het portaal waarop je je vracht zal melden, zal een transporteur aanduiden die leeg een stuk van de route doet en je vracht een eind gaat meenemen, om die onderweg over te dragen aan een andere vrachtwag die toevallig het laatste stuk van de weg anders leeg zou doen. Deze deling van capaciteit organiseren is de enige oplossing die de CEO van Tri-Vizor ziet.

Persoonsverkeer neemt toe

Chris Wuytens (managing director Acerta Consult) ziet positieve signalen bij het persoonsvervoer. 36% van de werkgemers zijn al toe aan telewerk. Dat vergt wel een andere manier van leidinggeven, maar houdt mensen van de baan. Ook de moderne technologie – zoals conference call – kan verplaatsingen doen verminderen.

Voor Mathias Bienstman (beleidscoördinator Bond Beter Leefmilieu) werkt men in ons land nog te veel met achterpoortjes. Dat verklaart het succes van de salarismotoren. Hij pleit voor meer elektrische wagens en wagens op waterstof. Hij wijst er ook op dat salarismotoren misschien maar 5% van het totaal aantal wagens uitmaken, maar toch massaal mee de files helpen bevolken (30 à 40%). Bienstman is ook te vinden voor het idee om in de stad te gaan wonen waar je werkt, al begrijpt hij dat een Belg niet zo gemakkelijk verhuist. Zo niet stevenen we af op 2030, het jaar waarin de wagen niet meer verder zal geraken dan aan een gemiddelde snelheid van 25 km per uur. Het bedrijfsleven heeft er dus alle baat bij oplossingen te zoeken. En ondertussen zijn alle deelnemers het erover eens dat een oplossing niet meteen in zicht is. De Vlaming houdt immers van zijn auto en zijn vrijheid...

Tekst: Patrick Verhoest | Foto: nl.123rf.com