

## STA EVEN STIL BIJ DE FILES

Tweehonderd kilometer file op de Belgische wegen maandag door regenweer. Dodelijke ongevallen op de E313. Aanschuiven aan de werkzaamheden op de A12 in Breendonk. De files zijn weer in het land, hardnekkiger dan ooit. Zijn ze een onvermijdelijk neveneffect van onze economische activiteit? Of kun-

nen we ze bestrijden?

Het openbaar vervoer groeit, maar de files verkleinen niet navenant. Nederland voert in 2011 rekeningrijden in. De enige oplossing volgens veel experts. Vlaanderen wil het voor vrachtwagens. Voor personenwagens is de

# ‘Alleen rekeningrijden haalt

Gevraagd naar hoe je files oplost, zeggen verkeersdeskundigen in koor: voer rekeningrijden in, ook voor personenwagens. De kilometerheffing komt er voor vrachtwagens. Maar voor de rest bestaat er geen politieke eensgezindheid.

VAN ONZE REDACTEUR

**TOM YSEBAERT**

**BRUSSEL** | Kris Peeters (CD&V), de minister-president van de Vlaamse regering, heeft het gisteren in de commissie van het Vlaamse Parlement bevestigd: de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens zal op termijn uitgebreid worden naar personenwagens. Eloi Glorieux van Groen! toonde zich verheugd: ‘Ons voorstel dat eerst door de meerderheid weggestemd was, wordt toch opgepikt.’

De Vlaamse regering heeft in oktober beslist zo’n slimme kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren. Daarover wordt overlegd met de andere gewesten en met Nederland en Luxemburg. De realisatie is nog niet voor morgen. Nederland voert rekeningrijden in 2011 in, eerst voor vracht en nadien voor personenvervoer. Een kilometerheffing is een vorm van rekeningrijden. Ze wordt slim genoemd als ze gedifferentie-

eerd is naar plaats, tijdstip, voertuigtype.

Voor Peeters is de uitbreiding naar personenwagens ‘logisch als je het principe van ‘de gebruiker betaalt’ hanteert’. Hij hamert er wel op dat dit niet mag neerkomen op een belastingverhoging voor de modale weggebruiker.

Het wordt een zaak van de volgende Vlaamse regering. Het kabinet van de minister van Mobiliteit, Kathleen Van Brempt (SPA),

zei in een reactie tegen rekeningrijden voor personenauto’s te blijven. De SPA vindt het asociaal en zegt dat het sluipverkeer op de lokale wegen zal veroorzaken.

Vraag het aan professoren in de transporteconomie en die zeggen allemaal, al lang, dat rekeningrijden de enige oplossing voor onze verkeersproblemen is. Wie op een druk moment op een druk traject rijdt, moet (bij)betalen.

De externe kosten die het verkeer

veroorzaakt (milieuschade, congestie, onveiligheid) worden op die manier doorgerekend, wat fair is. In ruil vervallen vaste verkeersbelastingen. Gust Blauwens van de Universiteit Antwerpen trekt al decennia aan de kar. ‘Vroeg of laat moeten we ermee beginnen. Met de gsm en de gps die binnenkort standaard zijn, is een simpel en goedkoop systeem mogelijk. Andere maatregelen beschouw ik als dweilen met de



Mensen die de auto gebruiken, vinden openbaar vervoer ongemakkelijk en tijdrovend. © reuters



Kan het openbaar vervoer een massale ommezwaai aan? © yj

## Meer of gratis openbaar vervoer volstaat niet

Het openbaar vervoer zit in de lift, maar de files blijven aanzwellen. Hoe komt dat?

**BRUSSEL** | De overheid propageert al jaren het openbaar vervoer en investeert er fors in. De reizigersaantallen van zowel de NMBS (*zie grafiek*), als De Lijn en de MIVB gaan spectaculair omhoog. En toch worden de files niet korter. Hoe komt dat? Economist Stef Proost (KU Leuven) geeft daar twee redenen voor. ‘Allereerst wordt elke plaats op de weg die vrijkomt doordat iemand op de trein overstapt, ingenomen door nieuwe voertuigen. Ten tweede heeft het openbaar vervoer vooral gerekruteerd bij mensen die geen autogebruikers zijn zoals scholieren en senioren.’ Zijn collega van de VUB, Cathy Macharis, nuanceert. ‘Zonder de stijging van de openbaarvervoergebruikers waren de files vandaag wellicht nog veel erger ge-

weest. Het personenvervoer is de jongste vijftien jaar met een vijfde gegroeid en het goederenvervoer met tachtig procent. De laatste vijf jaar is de het aantal gereden kilometers van personenwagengebruikers gelijk gebleven in Vlaanderen. Het openbaar vervoer heeft dus een stabiliserend effect.’

Ook gratis openbaar vervoer volstaat niet om mensen de overstap te doen maken. ‘Je doet de mensen niet minder appels eten door de citroenen gratis te maken’, formuleert een onderzoeker het laconiek.

‘Je kunt het omdraaien’, volgens Chris Tampère, ‘mensen die de auto gebruiken doen dat niet omdat de trein of de bus duur zijn. Ze vinden openbaar vervoer ongemakkelijk, tijdrovend, onzeker.

De gratis-formules lokken dan ook geen autogebruikers. Wel mensen die voordien fietsten of te voet gingen, of die al de trein of de tram gebruikten en dat nu gratis doen.’

### ‘Trein en bus rekruteren bij niet-autogebruikers’

Maar de prijs of de kosteloosheid zal wel een grote rol gaan spelen als het autorijden duurder wordt, in casu als er rekeningrijden ingevoerd wordt. ‘Als je voor autorijden moet betalen, wordt gratis openbaar vervoer plots wel aantrekkelijk’, zegt Sven Maerivoet. ‘Rekeningrijden invoeren zonder een ruim aanbod van openbaar vervoer, dat zou een sociaal drama teweegbrengen,’ aldus Cathy Macharis. Chris Tampère stelt vast dat de re-

centste evolutie van het openbaar vervoer, en zeker van De Lijn, voor meer mobiliteit voor bepaalde doelgroepen gezorgd heeft en dus sociaal was (de ‘basismobiliteit’). ‘Maar de inspanningen waren veel minder gericht op de pendelaars.’

De Lijn noemt zijn basismobiliteit de sokkel waarop de rest van het beleid gebouwd wordt. Tegenwoordig focust De Lijn op netmanagement, dat veel meer om woon-werkverkeer draait.

Bij de werkzaamheden aan de Antwerpse ring in 2004 en 2005 werd wel een blijvende overstap naar openbaar vervoer vastgesteld. De tramverlenging naar Melsele blijkt een voelbaar effect te hebben op de autostroom naar Antwerpen.

Op de gewestwegen is het verkeer in de jaren 2003, 2004 en 2005 afgenomen, terwijl het op de autosnelwegen bleef groeien. Daaruit zou volgens ingenieur Stijn Goos-

sens, specialist verkeerstellingen van de Vlaamse overheid, voorzichtig geconcludeerd kunnen worden dat er een verschuiving naar meer duurzaam vervoer (openbaar vervoer maar ook fietsen en te voet gaan) optreedt. ‘Maar ook de hoge brandstofprijzen kunnen een rol spelen. Mogelijk rijden mensen rationeler, doen ze in een autorit drie winkels aan terwijl ze vroeger misschien drie keer reden.’

In 2006 is het verkeer ook op de gewestwegen weer licht toegenomen.

Bij dit alles rijst de vraag of het openbaar vervoer een massale ommezwaai wel aankan. De trein en de metro zitten vandaag al vol in de spits. Dubbeldekstreinen en een ontlasting van de Brussels noord-zuidas zijn onontbeerlijk. Het veelbesproken maar traag vorderende Gewestelijk Expressnet rond Brussel zal pas in 2015 operationeel zijn. (ty)

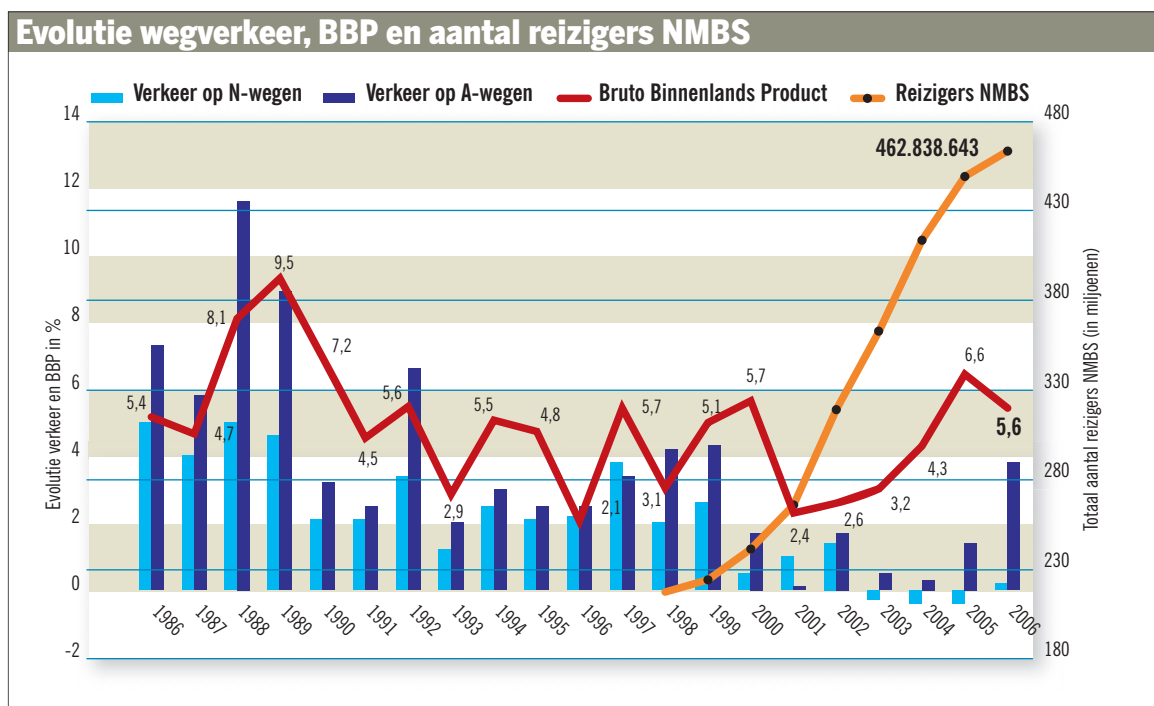
schroom groot. De politici zijn het er niet over eens. De Standaard fileerde het probleem voor u in twee afleveringen. Gisteren las u het eerste deel. Schuift u even mee aan voor het tweede en laatste deel?

# iets uit'

kraan open.' Maar zullen de mensen die alleen met de auto op hun werk kunnen geraken het gelag betalen? 'Werkgevers zullen er hun beleid op afstemmen en meer thuiswerken, telewerken of glijdende uren aanmoedigen,' meent Blauwens. 'De files zullen er niet helemaal door verdwijnen,' waarschuwt de professor. 'Als ze met vijftien procent verminderen, mogen we al blij zijn.' Voor de SP.A is de maatregel asociaal omdat rijden 'iets voor de rijken wordt'. Klopt niet als de inkomsten ervan gebruikt worden om de lasten op arbeid te verlagen, werpen de economen te-

gen. De nettolonen gaan omhoog. Grote gezinnen die een grote wagen nodig hebben, kunnen fiscaal gecompenseerd worden. En je moet voldoende alternatieven aanbieden met het openbaar vervoer. 'Vandaag betalen de mensen op de weg met tijd,' zegt de Leuvense verkeersdeskundige Chris Tampère, 'voor de maatschappij is het beter de weggebruikers in geld te laten betalen. Zo komen er middelen binnen die voor nuttige dingen gebruikt kunnen worden.' Rekeningrijden mag voor Tampère niet te veel sociaal gecompenseerd worden door bepaalde groepen massale kortingen toe te

kennen. 'Want dan haal je het systeem onderuit, het was toch de bedoeling de keuze voor de weg te ontmoedigen. Van zoveel dingen aanvaarden we de sociale ongelijkheid, van mobiliteit kennelijk niet. En waarom laten we niet de keuze bestaan: goedkope wegen met file en duurdere aparte stroken zonder tijdverlies?' 'De vrees voor sluipverkeer rijst als de kilometerheffing alleen op de autowegen geldt, niet als het voor heel Vlaanderen opgaat, meent Cathy Macharis. 'Dit laatste is technologisch iets moeilijker te realiseren, maar er zijn voorbeelden in het buitenland waar het werkt.'



DS-Infografiek | Bron: Verkeersstellingen Vlaamse Gemeenschap, Afdeling Verkeerskunde

## Files, teken van welvaart

Laten we blij zijn dat er files zijn. Ze zijn een teken van economische activiteit en welvaart. De verkeerscurves kun je naast die van het bruto binnenlands product (bbp) leggen (zie grafiek). Het verkeer volgt de economische barometer, zij het met een lichte vertraging. Als het economisch goed gaat, investeren bedrijven in infrastructuur en vrachtwagens maar die komen pas later op de weg. Als het wat minder goed gaat, verdwijnen ze ook niet meteen van de weg. Hetzelfde geldt ook voor particulieren. Als de levensstandaard daalt, willen mensen niet meteen inleveren, ook niet op hun mobiliteit.

### Filelijn biedt actuele verkeersinfo op maat

Be-Mobile lanceert de Filelijn, die actuele verkeersinformatie biedt op maat, tegen betaling. Het is een nieuwe dienst van Touring Mobilis. Be-Mobile is een samenwerkingsverband van TC Matix en Touring. De Filelijn is een automatische service waarmee iedere weggebruiker specifieke verkeersinformatie kan opvragen. Een bestuurder kan zelf bepalen wanneer en wat hij te horen krijgt: informatie over files, vertragingen, ongevallen en snelheids-

controles voor een gekozen reisroute in België. Van de files komt hij ook de lengte en de reistijd te weten. Men kan verkeersinformatie opvragen over 18.000 kilometer hoofdwegen of over de wegen in een straal van 20 km rond een postcode. Be-Mobile baseert zich op gegevens van gps en gsm uit de verkeersstroom, die worden omgezet in real-time informatie. Het werkt daarvoor samen met Proximus.

De Filelijn is te bereiken op het betalend nummer 0902-02424 (0,75 euro per minuut) en is voorlopig alleen in het Nederlands beschikbaar. De Franstalige versie volgt binnenkort. 'De Filelijn helpt weggebruikers hun moment, route of vervoermiddel beter te kiezen. Dat kan helpen om de files te verkleinen,' aldus Be-Mobile. Sinds half november is ook de VRT-verkeersinformatie aangevuld met gegevens van Be-Mobile. (ty)

## Groen! wil verbod op opsluiten asielkinderen

De groenen dienen een wetsvoorstel in dat het opsluiten van kinderen in gesloten centra verbiedt

VAN ONZE REDACTRICE

ILSE DEGRYSE

**BRUSSEL** | 'Voor ik senator werd, heb ik tien jaar lesgegeven op een basisschool in Antwerpen Noord', vertelt Freya Piryns (Groen!). 'Er zaten kinderen van 46 nationaliteiten. We maakten het geregeld mee dat vluchtelingkinderen op een dag zomaar "verdwenen". Dan waren ze opgepakt en naar gesloten asielcentra gebracht. Ik heb me daar altijd erg boos om gemaakt. Als senator kan ik er ook iets aan doen.'

Samen met haar collega van Ecolo, Carinne Russo, dient Piryns een wetsvoorstel in dat het opsluiten van kinderen in gesloten asielcentra verbiedt. De afgelopen maanden bezocht het parlementslid verschillende gesloten centra, wat haar sterkte in haar overtuiging dat kinderen opsluiten in 'gevangnissen' schadelijk is voor hun psychologische en fysieke gezondheid.

'Er zijn wel voorzieningen zoals klaslokalen of ontspanningsruimtes met speelgoed, maar de kinderen leven er in een gevangenisregime volgens een erg strikt dagschema. Elke dag worden ze twee uur 'gelucht' op een betonnen binnenplaats. Zeker kleine kinderen kunnen er niet volgens hun eigen ritme leven. Ze zijn uitgeput door slaapttekort.' 'De kinderen hebben er geen privacy', zegt Piryns. 'Ze leven met verschillende families in kleine kamertjes met enkele beglazing. Twee asielcentra liggen vlak naast een luchthaven. Er hangen geen gordijnen voor de ramen. Vanuit het standpunt van de centrumdirecteurs is dat misschien logisch: je zou ze kunnen gebruiken bij een ontsnappingspoging. Voor de kinderen is het dramatisch. In gesprekken vertelden ze me dat ze bang waren.' Kinderen opsluiten is volgens de groene politici in strijd met het Kinderrechtenverdrag van de Verenigde Naties, dat ook ons

land heeft onderschreven. Het verdrag bepaalt onder meer dat kinderen niet gestraft mogen worden voor daden van hun ouders. 'Kinderen van asielzoekers hebben niets misdaan, het is onwettelijk om ze op te sluiten. Bel-

### 'Elke dag worden ze twee uur 'gelucht', net als in een gevangenis'

gië werd hiervoor al meermaals op de vingers getikt door zowel het Arbitragehof als internationale rechtsinstanties.'

Piryns erkent dat uitwijzingen het sluitstuk zijn van een goed asielbeleid, maar 'dat kan wel op een humane manier'. Ze pleit voor de oprichting van een gespecialiseerd open centrum, met een huiselijke sfeer en onderwijsfaciliteiten, voor de opvang van gezinnen met kinderen. De gezinnen moeten, naar Zweeds voorbeeld, een coach krijgen die hen begeleidt. Bij asielprocedures moeten gezinnen met kinderen voorrang krijgen en de maximumtermijn van een jaar moet worden gerespecteerd. Piryns rekent voor haar voorstel op steun van de SP.A en CD&V. 'Vijf minuten politieke moed volstaan', zegt ze.

De politica wil ook afspraken met de Orde van de Advocaten over de hulp die vluchtelingen krijgen van advocaten. Sommige pro-Deo-advocaten kennen te weinig van vluchtelingenwetgeving of zijn niet gemotiveerd, zegt ze. Piryns nam bij haar bezoeken aan de centra een journalist van *Knack* mee, zonder dat die zich als dusdanig identificeerde. 'Het werd hem ook niet gevraagd. Ik weet dat dit niet mag, maar de gesloten centra zijn geen staatsgeheim. Ik vind het belangrijk dat zoveel mogelijk mensen over het lot van deze kinderen vertellen.'

## Vrijstelling na werkervaring lijkt doel voorbij te schieten

Mensen met werkervaring kunnen vrijstellingen krijgen in hun studies. Maar de meeste aanvragers hebben al een diploma.

**BRUSSEL** | Wie kan aantonen dat hij door werkervaring evenveel heeft geleerd als op de banken van hogeschool of universiteit, kan daardoor vrijstellingen krijgen. Deze 'EVC-procedure' was aangekondigd als een manier voor volwassenen die in hun jeugd een kans hebben gemist, om alsnog een diploma hoger onderwijs te behalen. Uit een evaluatie van de Vlaamse Onderwijsraad (Vlor) blijkt nu dat de meeste mensen die in 2005-2006 op basis daarvan vrijstellingen kregen, al een diploma hoger onderwijs hebben. Een mogelijke verklaring is de hoge prijs van de EVC-procedure (Elders Verworven Competenties). Dat kan mensen afschrikken. Die kosten zijn vooral te wijten aan het uitgebreide dossier

dat de kandidaten moeten maken. Daarin moeten ze bewijzen dat ze bepaalde competenties wel degelijk hebben verworven, en dat ze daarom een vrijstelling verdienen.

Uit de evaluatie blijkt voorts ook dat het 'meten' van competenties sowieso een complexe materie is. Deze en andere aspecten van flexibiliteit in ons hoger onderwijs komen vandaag aan bod op de studienamiddag die de Vlor daarvoor organiseert. (pl)

'De meerwaarde en gevolgen van de flexibilisering van het Vlaamse hoger onderwijs: een verkenning' is een uitgave van de Vlaamse Onderwijsraad (Vlor) en kost 29,90 euro.

**ONLINE**  
www.vlor.be