

Anderhalf uur aanschuiven geen bezwaar



Een op twee zegt
altijd de auto te
zullen nemen

Een op twee werknemers is bereid om dagelijks 45 minuten of meer te pendelen naar het werk. Bijna evenveel zeggen altijd met de wagen naar het werk te zullen gaan. De resultaten van onze file-enquête maken duidelijk dat koning auto niet makkelijk van zijn troon te stoten is. "We zullen de mensen echt uit hun auto moeten pesten", reageert verkeersonderzoeker Sven Maerivoet van Transport & Mobility Leuven.

Jaarlijks verliezen we samen liefst negen miljoen uur door files op de snelwegen. Toch blijven we massaal de auto nemen naar het werk. Meer zelfs, jaar na jaar neemt het verkeer met één procent toe. "Daardoor worden de files steeds langer en duren ze ook langer. Eind 2002 stond er al bijna vijf uur lang file op de Brusselse ring. De vrees is dan ook dat binnen tien jaar het verkeer daar de klok rond stilstaat", vertelt Maerivoet.

Van de 840 Jobatlezers die wij bevroegen, schuift bijna een op de tien tijdens een werkdag langer dan een uur aan. Zowat een vijfde staat tussen een half uur en een uur in de file. Opvallend daarbij is dat de helft toch zegt in elk geval met de wagen naar het werk te blijven gaan. En dat betekent vaak vroeg opstaan. Zo berekende Ann Verhetsel van de Universiteit Antwerpen dat een half miljoen Belgen al tussen zes en zeven uur 's ochtends de baan op gaat.

'Thuiswerken werkt niet'

Dichter bij het werk gaan wonen, lijkt geen optie: amper een derde ziet dat eventueel zitten. Inleveren op het loon voor een filevrije job blijkt evenmin populair. Ongeveer de helft toont zich dan ook bereid er zo'n drie kwartier over te doen van thuis naar het werk. Van de Limburgers ziet een kwart er zelfs geen graten in langer dan een uur onderweg te zijn. Het minst happig zijn de Antwerpenaren. Van hen ziet nog geen negen procent het zitten om er zo lang over te doen.

Als oplossing voor het fileprobleem schuift 70 procent flexibele werkuren naar voor, 84 procent ziet heil in thuiswerken. "Een derde van de werkenden zit echter met vaste werkuren. Voor ploegarbeiders bijvoorbeeld zijn flexibele werkuren niet mogelijk. En de werkgevers staan dan weer niet echt achter het thuiswerken. In de VS komen bedrijven zelfs terug op telewerken omdat ze dat als nefast voor het bedrijf zien", merkt Maerivoet op.

'Echt stil staat het nooit'

Werkgevers blijken bovendien ook nauwelijks alternatieven voor de auto aan te moedigen. Nog geen veertig procent kent een fietsvergoeding toe, nog minder betalen abonnementen voor het openbaar vervoer volledig terug. "En net die maatregelen halen mensen echt uit de auto", vertelt Maerivoet. Carpoolen stimuleert een op de acht werkgevers. Logisch, vindt de verkeersexpert, want samen rijden slaat onder werknemers ook niet aan. Reden: het geeft je niet het vrijheidsgevoel dat je hebt wanneer je op je eentje de wagen neemt.

Stevenen we dan af op een totaal verkeersinfarct? "Zelfs als we geen maatregelen nemen, zullen we nooit volledig stilstaan", stelt Sven Maerivoet gerust. "Als het te erg worden, gaan mensen zich vanzelf reorganiseren."

katrien.stragier@jobat.be



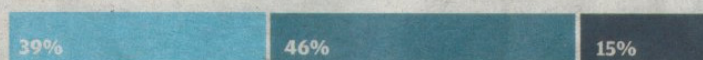
Je vindt een filevrije job met een lager loon. Zou je van job veranderen?

- ☐ Zeker
- ☐ Waarschijnlijk
- ☐ Misschien
- ☐ Waarschijnlijk niet
- ☐ Zeker niet



Je wordt regelmatig geconfronteerd met files. Zou je een andere job overwegen?

- ☐ Zeker
- ☐ Waarschijnlijk
- ☐ Misschien
- ☐ Waarschijnlijk niet
- ☐ Zeker niet



Hoe lang ben je maximaal bereid onderweg te zijn naar je werkgever?

- ☐ 0-40 minuten
- ☐ 40-60 minuten
- ☐ >60 minuten

Oplossing of niet?

Over mogelijke oplossingen voor het verkeersinfarct is al heel wat gezegd en geschreven. Maar welke maatregelen werken volgens experts echt?

Rekeningrijden

"Een huis is veel duurder in Brussel dan op het platteland. Waarom kost rijden op de Brusselse ring dan niet meer dan op een plattelandsweggetje?", werpt Chris Tampère op. "Als mensen het echt in hun portemonnee blijven voelen dat veelgebruikte wegen duurder zijn, zullen bedrijven en werknemers hun gedrag wel aanpassen." Een redenering die collega Sven Maerivoet deelt. "Bovendien is het rechtvaardiger. Wie vaak een drukke route neemt, zorgt voor meer luchtvervuiling en slijtage van het wegdek."

Flexibel carpoolen

"Carpoolen slaat nauwelijks aan omdat het je weinig flexibiliteit toelaat. Maar het kan veel slimmer. In Hasselt test i-City de applicatie friend finder. Je smartphone registreert dat een vriend toevallig in dezelfde stad is deze middag. Zo kan je samen lunchen", stelt Chris Tampère voor. "Maar je kan je smartphone ook laten weten dat je ergens heen wilt. Het draadloos netwerk vraagt aan de voorbijrijdende auto's wie jou mee wil nemen. Omdat je er ook automatisch een kleine vergoeding voor kan geven en alles veilig blijft doordat je in het systeem niet anoniem bent, vind je vast wel iemand die stopt: een moderne vorm van autostop."

Bedrijven verhuizen

"De Vlaming heeft een baksteen in de maag en verhuist daardoor niet snel", zegt socioloog Ignace Glorieux. "De bedrijven kunnen beter zelf verhuizen en bijvoorbeeld een hoofdkantoor in Brussel behouden, maar alle diensten die niet in een van de verkeerspolen gebeuren elders vestigen. Zo schep je meteen ook werk in regio's met relatief veel werkloosheid."

Dynamische informatiepanelen

"Dynamische informatiepanelen langs drukke wegen zouden accurate informatie kunnen geven over reistijden, filelengtes en -waar mogelijk - alternatieve routes", vertelt Sven Maerivoet. "Routeproviders zoals de gps zouden hier een belangrijke rol in kunnen spelen en zijn hier volop aan het werken."

Is de auto echt de boeman?

Meer, beter en goedkoper openbaar vervoer. In onze enquête ziet een vierde van de ondervraagden dat als de beste oplossing voor het fileprobleem. Ook Vlaams minister van Mobiliteit Kathleen Van Brempt (SP.A) blijft vooral de kaart van trein, tram en bus trekken. Niet altijd verstandig, vindt Chris Tampère van de KULeuven. "Het openbaar vervoer nemen is niet per definitie goed, net zoals de auto nemen niet altijd slecht is."

Als het van Kathleen Van Brempt afhangt, gaat binnen twee jaar een tiende minder mensen met de wagen naar het werk. Een op vijf moet tegen 2010 kiezen voor het openbaar vervoer. Een onhaalbare kaart volgens Chris Tam-

père: "Wie met het openbaar vervoer naar het werk kan, doet dat grotendeels al. Daar is niet meteen grote filewinst te boeken." De minister geeft toe dat in het woon-werkverkeer het gebruik van trein, tram en bus geen terrein wint op de wagen. "Maar daar maken we werk van. Zo hebben we onlangs nog een half miljoen euro geïnvesteerd in buslijnen naar een bedrijventerrein in Geel", merkt ze op.

'Meer bussen betekent vier keer meer file'

Door die voortdurende keuze voor meer openbaar vervoer mist het verkeersbeleid de trein, vindt Tampère. "De overheid offert voortdurend rijstroken voor autoverkeer op aan bedingen voor bussen of trams. Nochtans zien we in onderzoek dat de file op bepaalde trajecten vier keer langer wordt als een autorijstrook exclusief terrein van de bus wordt. Is het dan wel goed om autorijden zo te stigmatiseren? Moeten we niet realistischer beginnen te denken en het autoverkeer meer stroomlijnen? Zo worden

overal in Vlaanderen rotondes aangelegd in plaats van verkeerslichten te plaatsen. Dat is goed voor de veiligheid, maar slecht voor de doorstroming. Gevolg - alweer - meer aanschuiven."

Volgens een andere verkeerseexpert, Sven Maerivoet van Transport & Mobility Leuven, loont het echter om pendelaars zo uit de auto te lokken. "Elk percentage autoverkeer dat we van de weg weten te halen, kan het verschil maken tussen file of geen file. Als een snelweg bijvoorbeeld per uur 7.000 wagens aankan, dan volstaat één auto meer om een file te veroorzaken", zegt hij. "Extra rijstroken toelaten tijdens de spits kan de druk van de ketel halen, maar wat doe je dan als er een ongeval gebeurt? Ook sluiptwegen gebruiken is geen echte oplossing. Steden en gemeenten langs zulke wegen staan niet te springen om extra verkeer. Vandaar dat je daar al snel vluchtheuvels ziet opduiken. Bovendien zien we dat werknemers wel overstappen naar het openbaar vervoer als de werkgever er een flinke vergoeding voor aanbiedt. Maar makkelijk is het niet om op te tornen tegen de voordelen van de auto."

Loon op wielen zorgt voor file

Sinds begin dit jaar zijn er in ons land meer dan 36.000 bedrijfswagens bijgekomen. Daarmee komt het aantal werknemers dat met een wagen van het werk rondrijdt op meer dan 700.000. En net die lijken voor heel wat verkeersellende te zorgen.

Bedrijfswagens blijven populair, zeker met de hoge brandstofprijzen. Bovendien is het voor de werkgevers zelf veelal interessanter een wagen van het werk aan te bieden dan loonsopslag te geven. Niet verwonderlijk dus dat hun aantal blijft groeien, zelfs aanzienlijk sterker dan het aantal personenwagens. Zo kwamen er sinds eind vorig jaar 'maar' bijna 27.000 privévoertuigen bij terwijl het aantal bedrijfsauto's met meer dan 36.000 gestegen is.

Die steile opmars is slecht nieuws voor wie elke dag staat aan te schuiven naar het werk. Volgens de autofederatie Febiac rijdt een bedrijfswagen immers per jaar twee keer zoveel als een gewone wagen. "Als je een bedrijfswagen hebt, kijk je niet op een kilometer meer of minder. Ook al niet omdat het fiscaal nog steeds te interessant is om met een auto van de firma op de baan te gaan", betreurt Vlaams

minister van Mobiliteit Kathleen Van Brempt. "Waarom zou je in dat geval overschakelen op het openbaar vervoer?"

'Zonder bedrijfswagens een derde minder verkeer naar Brussel'

Maar wat als alle pendelaars richting Brussel met een bedrijfswagen toch het spoor zouden nemen? "Uit een simulatie blijkt dat het fileniveau dan zou zakken naar dat van 1994 op de snelwegen en dat van 1997 op de N-wegen", vertelt Kris Verherle van de Leuvense onderzoeksgroep Transport & Mobility. "Globaal neemt in dat scenario het pendelverkeer van, naar en in onze hoofdstad met 35 procent, zo'n derde, af." Staan pendelaars uit Gent dan bijvoorbeeld niet meer vanaf Aalst maar vanaf Af-

fligem aan te schuiven? "Dat valt moeilijk te zeggen, maar het zou toch een pak schelen", denkt Vanherle.

"Je moet een alternatief voor de bedrijfswagen aanbieden, waarbij mensen kunnen kiezen", vindt Van Brempt. "Maar ik ben daar ook realistisch in. Als je op een groot bedrijventerrein werkt waar geen openbaar vervoer naartoe is of als je veel op de baan moet, heb je nu eenmaal een bedrijfswagen nodig. Maar het is ook aan de werkgevers om het gebruik van alternatieven aantrekkelijker te maken." Zo brengt de NMBS vanaf 1 september Raillease op de markt, een formule waarbij werkgevers het gebruik van een leaseauto combineren met de trein. Het is dan aan de werknemer zelf om naargelang de bestemming en het tijdstip het voor hem meest praktische vervoersmiddel te kiezen. Voorlopig is de formule uitgetest bij 650 werknemers.