

'De files kosten ons 600.000 euro per dag, en het wordt nog erger'



Luc Huysmans

Luc Huysmans is senior writer bij Trends.

23/02/17 om 13:00 - Bijgewerkt om 15:15
- Uit Trends van 23/02/17

De files worden

almaar erger. Pendelaars en bedrijven klagen steen en been, maar blijven zelf mee de drukte veroorzaken. Eén geluk: al die ellende brengt intussen een oplossing dichterbij.



© REP

De Antwerpse en de Brusselse ring hebben de Nederlandse Randstad onttroond als filehoofdsteden van de Benelux.

De jaarlijkse filebarometer van Touring Mobilis registreerde vorig jaar 1383,1 uur of 57,6 dagen met meer dan 100 kilometer file. Dat is 10 procent meer dan in het vorige recordjaar 2015. Gemiddeld stonden de Belgen in 2016 21 uur in de file, blijkt uit de jaarlijkse Traffic Scorecard van Inrix. Daarmee staat ons land op de veertiende plaats in de Europese ranking van fileleed. De structurele files staan ook meer verspreid. We staan niet alleen stil rond Brussel en Antwerpen, maar onder meer ook aan het knooppunt in Lummen, rond Gent en op de E17 tussen Waregem en Lokeren.

Stop de Stilstand, de mobiliteitsstudie van de Vlaamse werkgeversorganisatie Voka, berekende vorig jaar dat de files tijdens de avondspits tussen 2012 en 2015 met een derde zijn gestegen, en tijdens de ochtendspits met 18 procent. Het Federaal

Planbureau voorspelt tegen 2030 een verdere toename van het wegverkeer met 22 procent. "Elk jaar worden de files erger, maar we doen er niets aan", stelt Alex Van Breedam, professor *global supply chain management* aan de Antwerp Management School en de CEO van Tri-Vizor. Dat jonge bedrijfje profileert zich als 's werelds eerste *cross supply chain orchestrator*, zeg maar een regisseur van goederenstromen.

Personenvervoer

Dat we meer in de file staan, mag eigenlijk niemand verwonderen. Er zijn almaar meer voertuigen, die samen ook meer kilometers afleggen, analyseert Sven Maerivoet, onderzoeker van Transport & Mobility Leuven. Waar we met zijn allen 70,28 miljard kilometer aflegden in 1990, was dat in 2013 al 102,42 miljard. Ook hier zijn het de camionettes die voor de meest spectaculaire stijging tekenen, met net geen verdrievoudiging in een kleine kwarteeuw, terwijl vrachtwagens (+50%) en personenwagens (+25%) bescheidener groeipercentages laten optekenen.

"De infrastructuur kan dat tempo niet bijbenen en dus groeien de files", stelt Maerivoet. Om ze te verminderen, moeten we inzetten op slimme maatregelen. De digitale revolutie zal files niet uitroeien, maar helpt wel ze te beperken. Wil je ze echt aanpakken, dan moet je, simpel gesteld, ofwel de wegen twee keer breder maken, in de wetenschap dat die dan weer snel dichtslibben met mensen die nu de wagen op stal laten; ofwel het verkeer halveren. Dan kom je uit bij rekeningrijden."

Al is dat geen makkelijke boodschap. Maerivoet: "Rekeningrijden komt neer op straffen, terwijl we uit de psychologie weten dat belonen doorgaans beter werkt. Er wordt nu onderzocht hoe dat ook kan bij rekeningrijden. Maar eigenlijk is ons mobiliteitsgedrag niet meer aangepast aan de evolutie van de afgelopen twintig tot dertig jaar."

Rekeningrijden

Wim Vos, de nieuwe CEO van de autosupermarktketen Cardoen, vindt rekeningrijden "asociaal: de betalers zijn vaak mensen die geen alternatief hebben en op een vast uur op het werk moeten zijn. Als je het een nuloperatie wil maken door alle taksen af te schaffen, kan je slechts twee tot vier eurocent per kilometer aanrekenen. Dat is te weinig om een sturend effect te hebben. Volgens studies is daar zeker 7 tot 8 eurocent per kilometer voor nodig. Dat zou wel neerkomen op een verhoging van de belastingen."

Vos pleit voor een 'corridor-taks' op moeilijke invalswegen met veel files en voor hoge parkeertarieven op weekdagen. "Zorg voor ketenmobiliteit: met de wagen naar een veilige parking in de rand van Brussel en vandaar een goed openbaar vervoer."

Alleen is, tot spijt van wie het benijdt, een beter openbaar vervoer voor de meeste mensen geen alternatief voor hun huidige verplaatsingsgedrag. Het gratis busvervoer in Hasselt lokte destijds wel studenten en

DELEN

Rekeningrijden is asociaal: de betalers zijn vaak mensen die geen alternatief hebben

zestigplussers naar de bus, maar niet de leeftijdsklassen die het meest met de auto rijden: de werkende vaders en moeders die de kinderen naar school brengen voor ze naar het werk gaan, en nog gaan winkelen voor ze naar huis gaan.

Goederenvervoer

In het goederenvervoer is de kilometerheffing wel al een feit, maar rijzen andere problemen, weet Van Breedam. Zo is de beladingsgraad er nog behoorlijk laag. Uit een studie van het World Economic Forum van 2009 blijkt dat 24 procent van de Europese vrachtwagens leeg rondrijdt, en dat de overige driekwart voor 57 procent geladen is.

Het zijn cijfers die de sector op zijn minst nuanceert. Isabelle De Maegt van de vervoersfederatie Febetra maakt een onderscheid tussen de transporten voor eigen rekening (bijvoorbeeld een vleesproducent die zelf zijn goederen levert) en het vervoer voor derden. "Onze sector bundelt echt wel goederenstromen, voor zover de wetgever dat toelaat. Natuurlijk kan en moet dat nog meer gebeuren, maar de klik is bij de verladers zeker al gemaakt."

De kilometerheffing versterkt die evolutie. In Duitsland leidde de invoering van de *Lkw-Maut* niet tot een verschuiving naar het spoor, maar wel tot een betere beladingsgraad en tot groenere voertuigen, omdat de hoogte van de heffing daaraan werd gekoppeld.

Steeds meer vrachtwagens

Toch vermoedt Van Breedam dat de beladingsgraad de jongste jaren niet significant gestegen is en zelfs gedaald is. Hij ziet een aantal tendensen die allemaal hetzelfde effect hebben: er zijn meer vrachtwagens nodig om dezelfde hoeveelheid goederen te vervoeren. Zo is de gemiddelde snelheid van een vrachtwagen in Europa gedaald van 65 kilometer per uur in 1996 naar 50 tot 55 km per uur. Het Instituut voor Transport en Logistiek België gaat op basis van informatie van de wegvervoerders uit van een gemiddelde snelheid van 45 kilometer per uur in België. "Dat betekent dat om hetzelfde volume goederen te verplaatsen, meer vrachtwagencapaciteit nodig is. Bovendien kan een truck die dertig jaar geleden tien leveringen per dag afwerkte, er nu door de files nog maar acht doen."

Files creëren files

Files hebben bovendien een zichzelf versterkend effect. Iedereen wil zich indekken tegen mogelijke files. Dus geven grote verladers vaak slots aan hun transporteurs: tijdspannes van een half uur tot een uur waarin ze moeten leveren. Omdat de transporteur het risico niet kan lopen die slots te missen, moet hij opnieuw een aantal leveringen schrappen en extra trucks inzetten.

Dat vertaalt zich in een grotere vraag naar trucks. Vorig jaar zijn 18 procent meer nieuwe vrachtwagens verkocht. Al plaatst Joost Kaesemans, de woordvoerder van Febiac, daar wel de nodige nuances bij. "De Belgische markt is vooral een

vervangingsmarkt geworden." Oude trucks worden nu versneld vervangen door de invoering van de kilometerheffing, omdat voor groenere vrachtwagens een lager tarief geldt. "Als je naar de files kijkt, moet je vooral het rijdende vrachtwagenpark bekijken. In België schommelt dat al jaren rond 145.000 exemplaren: 45.000 trekkers-opleggers en 100.000 vracht-, werf- en distributietrucks."

Volgens Kaesemans is er een ander pijnpunt. Het extra zware vrachtverkeer komt vooral voor rekening van buitenlandse bedrijven. Uit de eerste cijfers van de kilometerheffing blijkt dat amper 21 procent van de trucks nog Belgisch is.

Fragmentatie

Intussen raakt het transport almaar meer gefragmenteerd en zien we de files aangroeien. Want ons consumptiepatroon is de jongste jaren niet fundamenteel veranderd. Ook al shoppen we meer online, er wordt nog steeds voedsel, kleding, meubilair en dergelijke vervoerd. Bovendien bestellen zowel particulieren als bedrijven vaker kleinere hoeveelheden, omdat de houdbaarheid van de producten vermindert en de modegevoeligheid ervan toeneemt. Denk aan de klassieke telefoon van de RTT die vervangen is door een batterij hippe smartphones. "Wie voorraden aanhoudt, loopt het risico met gedemodeerde producten te blijven zitten", weet Van Breedam. "Dus doen alle partijen pogingen om de voorraad weg te duwen uit hun balansen, soms zelfs letterlijk de weg op."

Grootwarenhuizen bijvoorbeeld zitten niet te wachten op grote voorraden koekjes, drank of textiel. Terwijl hun leveranciers dan weer weinig zin hebben om trucks de baan op te sturen om slechts enkele paletten af te leveren. Een mogelijke oplossing uit die impasse wordt geboden door samenwerkingsplatformen zoals *freight villages*: een soort 'neutrale' magazijnen waar de leveranciers volle trucks aanleveren en vanwaaruit op maat van de klant samengestelde vrachtwagens vertrekken.

Oplossingen

Er is echter meer nodig, beseft Van Breedam. "Het besef groeit dat we moeten evolueren naar het zogenaamde *physical internet*. Daarbij zullen we transport op eenzelfde manier organiseren als het e-mailverkeer via internet. Als ik een transportopdracht heb met twee pallets van Madrid naar Brussel, dan meld ik die eerst aan op een portaal. Een app, gebaseerd op het internet der dingen, zal dan zoeken naar beschikbare vrachtwagencapaciteit. De chauffeur pikt de vracht op en brengt die naar een volgend knooppunt. Van daaruit gaat het in vier, vijf stappen naar de eindbestemming. Ondanks het overladen, zal dat sneller gaan, omdat je binnen de toegelaten rij- en rusttijden blijft. Door zo te werken, zullen we de beschikbare capaciteit veel beter kunnen delen. Als we er dan ook in slagen alle goederen die naar dezelfde plaats moeten, bij het vertrek te bundelen, dan kunnen we de benodigde capaciteit met misschien wel met 30 procent verminderen."

De eerste stappen in die richting worden intussen gedaan. Het TEN-T-netwerk van Europa kan op termijn uitgroeien tot het basisnetwerk van knooppunten. Tri-Vizor is

gespecialiseerd in zulke projecten. De horizontale samenwerking tussen Nestlé en PepsiCo die het bedrijf opgezet heeft, staat in de lijst van het World Economic Forum van dertig te volgen duurzaamheidsprojecten in logistiek. De twee giganten combineren de opslag en de distributie van hun voedingsproducten naar hun distributiekanten in België en Luxemburg.

Ook Conundra gelooft in transportplanning. Het Oost-Vlaamse technologiebedrijf ontwikkelde een geavanceerd planningssysteem waarmee transporteurs tot 10 procent minder voertuigen nodig hebben voor hetzelfde volume vracht. "Hoe complexer de planningspuzzel voor de transporteur is, hoe meer winst hij kan boeken door de planning te optimaliseren en automatiseren", stelt CEO Steven De Schrijver.

DELEN

Misschien moeten we van de files een opportuniteit maken voor Vlaanderen. Nergens komen zo veel goederen samen. Er valt dus winst te genereren.

Een paar jaar geleden deed Conundra een studie voor Colruyt. "Daaruit bleek dat Colruyt door te schuiven met de vertrektijden de tijd van zijn vrachtwagens in files met 60 procent kan verminderen." Maar niet iedereen is overtuigd. Gobo uit Lanaken is net als zes andere Belgische bedrijven lid van het Astre-netwerk, waar ruim 160 Europese

kmo's deel van uitmaken. "Voor transporten van één tot vier pallets werken we met een knooppuntensysteem en nachtshuttles die daartussen rijden", vertelt CEO Jurgen Gobyn. "Grote transporten, volle vrachtwagens, rijden rechtstreeks. Dat is anders niet rendabel."

Al liggen de files bijzonder zwaar op de maag. Gobyn: "Ik overweeg niet meer te rijden in België, en enkel nog van hieruit internationale bestemmingen aan te doen. Nederland, Frankrijk en Duitsland investeren in hun infrastructuur. Hier int men de kilometerheffing, maar gebeurt er niets. Ik wacht al 45 jaar op de noord-zuidverbinding in Limburg, maar ik betwijfel sterk of ik die nog zal meemaken."

Files als opportuniteit

"Misschien moeten we van de files een opportuniteit maken voor Vlaanderen", vindt Van Breedam. "Nergens komen zo veel goederenstromen samen. Er valt dus winst te maken, niet enkel op de behandeling van de goederen, maar ook op de informatiestroom die met de goederenstroom gepaard kan gaan. Initiatieven zoals NextPort in de Antwerpse haven tonen dat aan. Als we het zelf niet doen, zullen de Googles van deze wereld het wel doen."

"Vlaanderen zal een visie moeten ontwikkelen, waarin diverse aspecten aan bod komen, zoals infrastructuur en ruimtelijke ordening. Zo kunnen we ook nieuwe, slimme infrastructuur verkoopbaar maken bij een groter publiek."

Files kosten 600.000 euro per dag

De files kosten onze economie handenvol geld. Het studie bureau Transport & Mobility Leuven berekende twee jaar geleden dat de factuur 600.928 euro per dag bedroeg, bijna drie keer zoveel als de 228.780 euro uit 2012. Het cijfer is gebaseerd op de verliesuren op de Belgische autosnelwegen, vermenigvuldigd met de opportuniteitskosten: de uren dat je persoonlijke tijd in de file verliest, het loon van de bestuurder, de kosten van de goederen die niet bij de klant zijn. Die bedraagt 10,58 euro per uur per personenwagen, en 36,37 voor een vrachtwagen. In de berekening zijn de milieu- en gezondheidskosten dus nog niet opgenomen