

'Laat niet meer auto's toe dan een weg kan slikken'

'Je moet niet meer auto's laten rijden dan het wegennet kan slikken.' Dat is het even eenvoudige als opmerkelijke idee van professor Lode Vereeck (LUC) in zijn strijd tegen de files. Hij stelt voor dat de overheid gratis en in verhouding tot de maximale capaciteit van een bepaalde filegevoelige weg zogeheten 'mobiliteitsvouchers' verdeelt onder de burgers. 'En degene die zijn vouchers niet nodig heeft, kan die verkopen.'

BRUSSEL
Eigen berichtgeving
Kurt Boes

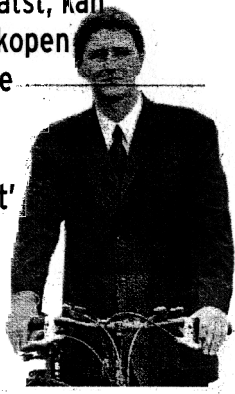
De inspiratie haalde ik bij Kyoto", zegt Vereeck, econoom aan het Limburgs Universitair Centrum (LUC) en aan de Universiteit Maastricht. "Net zoals sterk geïndustrialiseerde landen schone lucht kunnen kopen in de minder ontwikkelende landen, kunnen veelrijders mobiliteitsrechten kopen van zij die minder de wagen gebruiken."

Samen met onderzoekers van de VUB en de vzw Langzaam Verkeer begon Vereeck na te denken. Het voorstel dat hij nu ter tafel legt, is eigenlijk peep-simpel. Eerst wordt nagegaan hoeveel verkeer een filegevoelige (autosnel)weg maximaal per uur kan slikken. Vervolgens verdeelt de overheid gratis en in verhouding tot de maximale capaciteit van de weg mobiliteitsvouchers. Die geven de automobilist het recht om een bepaalde weg tijdens een bepaalde periode te gebruiken.

"Wie zijn vouchers niet nodig heeft, omdat hij voor openbaar vervoer kiest bijvoorbeeld", zegt Vereeck. "kan ze via een internetbeurs verkopen aan iemand die er te weinig heeft. Zo wordt de eerste financieel beloond. Het systeem is sowieso sociaal rechtvaardig. Omdat de vouchers gratis zijn, garandeert de overheid ook arme mensen een basismobiliteit. Dat is het grote verschil met tolheffingen, zoals in Londen, of rekeningrijden. Bij die systemen klinkt toch de kritiek dat het de rijken bevoordeelt omdat die 'onbe-

perkt' kunnen rijden." Bovendien wordt de prijs van de extra mobiliteit door de markt bepaald, het spel van vraag en aanbod. Vouchers voor de spits zullen duurder zijn dan die voor de daluren. Vereeck rekent er

Lode Vereeck:
'Iedereen krijgt gratis mobiliteitsvouchers. Wie zich niet veel verplaatst, kan ze verkopen aan wie veel op de weg zit'



dan ook op dat een aantal automobilisten hun reis zullen vervoegen of verlaten wegens goedkoper, ofwel voor een alternatief vervoermiddel kiezen. Tol, rekeningrijden, gesofisticeerde boordcomputers (DM 8/10) zullen volgens Vereeck nooit een oplossing bie-



Rijden op de Antwerpse Ring. Vereeck: 'Het vouchersysteem is sociaal rechtvaardig. Omdat de vouchers gratis zijn, garandeert de overheid ook arme mensen een basismobiliteit.'

(Foto's Thomas Vanhoute / RV)

om de E40 te gebruiken tussen 17 en 18 uur zal bij onverwacht overwerk niet meer thuisgeraken na zessen tenzij hij voor een alternatieve weg of vervoersmiddel kiest of via het internet een mobiliteitsrecht koopt. Vereeck: "Bedrijven zouden een voorraad tegoedbonnen kunnen kopen en wanneer nodig onder hun personeel verdelen."

De automobilist zal ook niet langer zonder nadenken in zijn wagen kunnen stappen. Hij zal altijd over een 'toegangskaartje' tot bepaalde wegen moeten beschikken. "Het moet mogelijk worden om via het internet ook nog op het laatste moment mobiliteitsrechten te kopen", zegt Vereeck. "Tenzij er natuurlijk geen meer beschikbaar zijn maar dat betekent dat de weg vol zit. De burger dat dan zijn wagen aan de kant moeten laten. Vergelijk het systeem met de slots die in de luchtvaart toegepast worden. Zonder slot mag een vliegtuig ook niet opstijgen of landen."

Vereeck beseft dat het systeem enkel kans op slagen heeft indien het past in een ruimer kader. Zo moet de overheid blijven investeren in een efficiënt en klantvriendelijk openbaar vervoer. Ze moet werk maken van goederenvervoer via het spoor en de binnenscheepvaart, carpoolen en e-werken stimuleren. De wegeninfrastructuur zal waar nodig verbeterd en uitgebreid moeten worden.

Naar analogie met de mobiliteitsrechten heeft Vereeck een voorstel klaar om de CO₂-uitstoot te beperken. "Elke Belg krijgt vouchers om jaarlijks x liter benzine te kopen. Wie minder rijdt, kan die weer verkopen en int zo een ecobonus. Ook de verkoop van zuiniger wagens zal stijgen omdat je daarmee tenslotte meer kunt rijden met minder benzine."

Of zijn voorstellen ooit een concrete uitwerking krijgen, durft Vereeck niet te voorspellen. Qua beschikbare technologie zijn er geen problemen. "Het enige wat we nodig hebben, zijn toestellen om nummerplaten te scannen en een algemene gegevensbank. De brandstofrechten kun je opslaan op de chip van een bankkaart. Maar de politieke luisterbereidheid was totnogtoe niet bijster groot."

Minister Ceysens wil fileprobleem aanpakken met 'e-werken'

Vlaams minister van Economie Patricia Ceysens (VLD) wil haar steentje bijdragen tot het indijken van het fileprobleem. Eerder deze week zorgden verkeersongelukken met enkele vrachtwagens zowel op maandag als dinsdag voor een verkeersinfarct. De maatschappelijke kosten van zulke megafilie swingen intussen de pan uit. De dinsdagfile kostte 165 miljoen euro, zo becijferde Ceysens. "De schade aan onze economie is niet meer te overzien."

Daarom wil Ceysens dringend iets aan de situatie doen. Zij ziet heil in 'e-werken', thuis of in een bijkantoor van het bedrijf. "Ik heb een actieplan klaar dat op drie pijlers steunt.

Vooreerst wil ik snel een protocol met de federale overheid dat de wettelijke hindernissen voor e-werken wegneemt. Daarnaast wil ik mee de hinder die zal ontstaan bij de werken op de Antwerpse Ring inperken. Ten slotte heb ik net een subsidie laten goedkeuren waarin de overheid de helft van de installatiekosten betaalt als bedrijfsgebouwen voorzien in een e-werkinfrastructuur."

Minister Ceysens beseft dat e-werken niet de ultieme oplossing is voor het fileprobleem. "Maar als er daardoor wat minder wagens op hetzelfde tijdstip op onze wegen rijden, zou dat toch al de problemen verlichten." (KB)