

## Structurele beleidskeuzes die tot de de Belgische (im)mobiliteit leiden.

06-07-2018 **In Noelsspeak spreekt econoom en Econopolis-stichter Geert Noels zich maandelijks onomwonden uit. Vandaag heeft hij het over de structurele beleidskeuzes die tot de Belgische (im)mobiliteit leiden.**

De Belgische spoorwegen stakten bij het begin van de zomervakantie. Samen met de forenzen werden vakantie- en festivalgangers stevig gefrustreerd. Een twitterende treinbegeleider merkte op: 'Geen idee wat de reden van de staking is, maar het wordt heerlijk zomerweer en extra lang weekend.' Geen politicus die er nog om maalt. De minimumdienstverlening bleek de normale te benaderen, dus waren de reizigers tevreden. Dat is het absurde van de Belgische mobiliteit: niemand verwacht nog een verandering, en dat is terecht. De Belgische (im)mobiliteit komt er door structurele beleidskeuzes.

### **Keuze 1: De spoorwegen moeten het land bijeenhouden maar niet efficiënt bedienen.**

Geef een Chinese logistiek specialist een blinde kaart van ons spoornetwerk en een gedetailleerde dataset van de vervoerde reizigers. Vraag hem vervolgens ons systeem te optimaliseren. Wedden dat hij de treinen niet van Antwerpen naar Charleroi laat rijden, of van Oostende naar Luik, of van Turnhout naar Manage?

Er zijn bijna geen reizigers die de dwaze Turnhout-Manage-trajecten afleggen. Een beetje expert zal al snel inzien dat het efficiënter is met een Hub en Spoke-systeem te werken. Met Brussel als hub, de noord-zuidas als verdeelschakel, en reizigers die snel en efficiënt in Noord en Zuid overstappen. Geen overbelaste noord-zuidas, minder vertragingen, properder treinen.

Elk probleem leidt tot een kettingreactie door onze spoororganisatie. Wellicht vinden enkelen - ik denk aan de vakbonden - dat leuk. Want één seingever in één klein stukje van die onzinnige schakel kan het hele netwerk makkelijk verstoren.

### **Keuze 2: We concentreren de ambtenaren en de administratie in Brussel.**

We organiseren zelf de congestie in de hoofdstad. Andere landen hebben al lang de decentralisatie ontdekt als efficiëntieverhoging. Een deel van de Waalse administratie is trouwens al gedecentraliseerd. Maar Brussel blijft een gecentraliseerde hoofdstad, naar Parijs voorbeeld. Dat is niet noodzakelijk een duurzame keuze.

Brussel heeft veel kantoorgebouwen - van administraties, banken, bedrijven - die de stad 's avonds doods maken. Decentralisatie zou de stad meer ruimte geven voor woongebieden, parken en sportterreinen. Het zou ook de mobiliteit ten goede komen. De congestie vermindert, de stad wordt leefbaarder en werknemers verliezen na wat aanpassing minder tijd. Met de nieuwe technologie zou thuiswerk echt een boost krijgen.

### **Keuze 3: We willen hoog scoren in de ranking van verplaatste tonnen.**

We blijven streven naar de grootste schepen, de meeste verplaatste tonnen en een economie die gespecialiseerd en internationaal erkend is in logistiek. Of dat

economisch de slimste keuze is, laat ik in het midden. Maar het heeft gevolgen voor de mobiliteit. Daar spreken we weinig over, alsof nieuwe logistieke centra en extra containers geen gevolgen hebben voor de weg- en spoorinfrastructuur. Onze wegenstructuur zal onveilig en inefficiënt blijven, zelfs als ze perfect onderhouden wordt.

#### **Keuze 4: Hoge loonkosten en lage nettolonen duwen productieve werknemers naar salariswagens.**

De salariswagen is populair in ons land, omdat werkgevers hun productiefste medewerkers meer willen bieden dan een hoog brutoloon waar netto weinig van overblijft. Zolang we onze sociale zekerheid niet even productief en efficiënt organiseren als de werknemers die ze moeten financieren, zal men manieren van alternatieve verloning zoeken. Schaf de salariswagen af en de loonkosten stijgen zonder een noemenswaardige verhoging van het nettoloon. Alleen als je meer braindrain en een lagere activiteitsgraad wenst, is dat een te verdedigen beleidskeuze.

#### **Keuze 5: We laten lintbebouwing, baanwinkels en ruimtelijke wanorde toe.**

Onze ruimtelijke (wan)orde is het resultaat van een decennialang gebrek aan politieke moed, de druk bewandelde weg van de minste weerstand en een gebrek aan een toekomstvisie. De Braziliaanse favela's zijn een voorbeeld van geniale planning vergeleken met de Vlaamse knoeiboel.

#### **Keuze 6: Onze wegenstructuur is duur, inefficiënt en onveilig.**

Onze wegenstructuur zal onveilig en inefficiënt blijven, zelfs als ze perfect onderhouden wordt. Fietzers moeten zich meestal behelpen met schaaamstroken in plaats van veilig afgescheiden fietspaden zoals in Nederland. Toegegeven, de fietssnelwegen zijn de belangrijkste mobiliteitsdoorbraak van de afgelopen twintig jaar, maar ze volstaan helaas niet om iedereen te helpen. Onze wegen zijn ook breder en daardoor duurder en onoverzichtelijker dan de buitenlandse. Dat maakt een oerwoud aan verkeerssignalisatie nodig, die alleen de oligopolisten in die activiteit blij maakt.

#### **Keuze 7: Infrastructuurwerken moeten problemen van het verleden oplossen, maar ze zijn niet toekomstgericht.**

Terwijl Tesla-topman Elon Musk droomt van 'a boring company' en een 'hyperloop' bouwen wij infrastructuur met plannen van de jaren 90 om de problemen van 2010 aan te pakken, die in 2025 op een andere manier moeten worden opgelost als de werken klaar zijn. Als verstedelijkt gebied missen we snelheid en visie om het centrum van autonome, elektrische en gedeelde voertuigen te worden. Laat staan dat we nadenken over moderne tunneltechnologie of hyperloops.

#### **Keuze 8: Vakbonden, politieke benoemingen en drukingsgroepen belemmeren efficiënte, goedkope, kwalitatieve en toekomstgerichte mobiliteit.**

België heeft genoeg middelen voor het openbaar vervoer. Zoals de grafiek toont, geeft ons land per hoofd bijna het meest uit aan spoorvervoer. Maar daarvoor krijgt de belastingbetaler slechte kwaliteit. De spoorwegmaatschappij zit al decennia in de driedubbele houdgreep van vakbonden, politieke benoemingen en organisatorische complexiteit. Niemand wil die knoop ontwarren, want dat is bijna onmogelijk. Er is ook geen druk, want de belastingbetaler past altijd bij.

Het beste dat ons kan overkomen is een lange staking van het openbaar vervoer, van een jaar, of doe maar twee. De technologie en het ondernemingsinstinct zouden dan de mobiliteitsnood oplossen met een veelvoud aan kleine Uber-achtige start-ups, carsharing, carpooling, elektrische fietsen en honderden innovatieve ideeën.

Als de Belgische mobiliteit u frustreert, denk dan niet dat het beleid het binnen enkele decennia zal oplossen, tenzij het bovenstaande keuzes wil loslaten. Liefst alle acht, maar ik ben al tevreden met één verandering. Als ik echt mag kiezen: laat die lange bevrijdende staking maar snel komen.