

# Files helpt langer in 2020

Aangezien meer dan 90 procent van de verkeersopstopping zich in Vlaanderen afspeelt, zal het verkeersprobleem van de toekomst zich ook voornamelijk daar afspelen.

VAN ONZE REDACTEUR

**TOM YSEBAERT**

**LEUVEN** | Tegen 2020 zal de file in België met meer dan de helft aangroeien. Deze sombere toekomstvoorspelling staat in een studie van het Leuvense studiebureau Transport & Mobility (TML) in opdracht van de federale overheidsdienst Mobiliteit.

TML analyseerde de verkeerscongestie op onze wegen tussen oktober 2007 en maart 2008. Het concludeerde dat 91 procent van de files zich in Vlaanderen afspeelt. Wie in de spits al eens in Affligem, Bertem of Ranst passeert zal dat geen verrassing noemen.

Wel verrassend is dat het aantal uren dat verloren wordt door congestie meer dan vijf keer groter is op de secundaire wegen (het 'onderliggende wegennet') dan op de hoofdwegen (de autosnelwegen). Op basis van de prognoses over de evolutie van het aantal gereden kilometers en het aantal verloren uren kan TML een filevoorspelling

doen. En die is niet van de poes.

In 2007 bedroeg de gemiddelde lengte van de files op de hoofdwegen in Vlaanderen 103 km. Tegen 2020 zal dat aangedikt zijn tot 160 km (zie grafiek). Voor heel België neemt de file toe met 54 procent. Het aantal verloren uren stijgt met 36 procent. De toename van het verkeer is het grootste in Brussel (+26 procent). Gevolgd door Vlaanderen (+16 procent) en Wallonië (+15 procent).

De onderzoekers erkennen dat deze voorspellingen gebaseerd zijn op veronderstellingen waarvan het realiteitsgehalte niet verder onderzocht werd. De prognoses hebben daardoor een indicatieve waarde, waarschuwen ze. Bovendien gelden ze alleen bij ongewijzigd beleid.

Wat de uitstoot betreft voorspelt TML ondanks de toename van het wegverkeer een daling van schadelijke emissies als stikstofoxiden en fijn stof. Die is toe te schrijven aan de steeds strenger wordende nor-

men en de verbetering van het wagenpark.

Maar omdat het verbruik nog steeds blijft toenemen, gaat ook de uitstoot van het broeikasgas CO<sub>2</sub> nog steeds in stijgende lijn. 'De nieuwe wagens zullen nog onvoldoende zuinig zijn om de toename van het verkeer te compenseren',

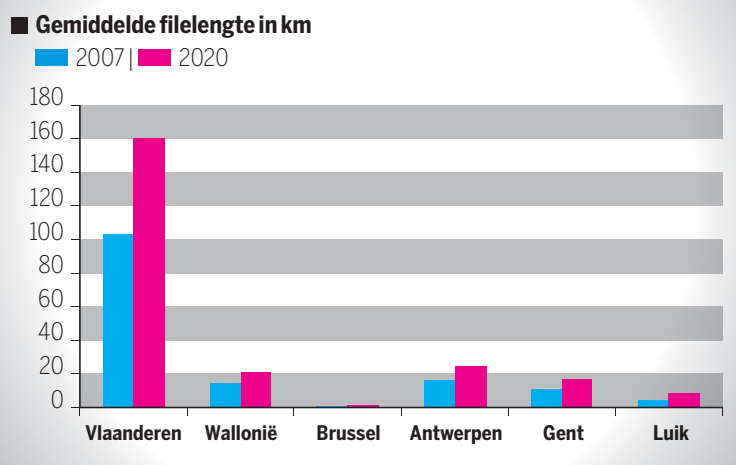
## Uitstoot neemt af, behalve van CO<sub>2</sub>

stellen de onderzoekers. Slecht nieuws voor wie klimaatdoelstellingen probeert te halen.

De auteurs toetsen nog enkele mogelijke beleidsmaatregelen af op hun impact op de congestie. Er zijn twee manieren om op de files in te werken: de vraag beïnvloeden, of aan het aanbod sleutelen.

De vraag beperken kan door rekeningrijden in te voeren. In Vlaanderen zou dat de verkeersvraag in

## Prognose van de files tegen 2020



DS-Infografiek | Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer

2020 met een tiende doen slinken. Het effect is het grootst op het hoofdwegennet. We kunnen ook de capaciteit van de wegen opdrijven. Dat zou alleen een significant effect hebben op het onderliggende wegennet, en niet zozeer op de hoofdwegen.

Er zijn ook combinaties van maatregelen mogelijk. Daar zit ook de waaier in van wat men dynamisch verkeersmanagement noemt. Weggebruikers waarschuwen voor

files, informeren over alternatieve routes en het verkeer omleiden, het wordt allemaal een positief effect toegedicht. Meer dan snelheidsbeperkingen of toeritdoserings. Ook hier een reserve: dergelijke maatregelen gelden vooral voor de hoofdwegen, terwijl een aanzienlijk deel van het verkeer zich op het onderliggende wegennet afspeelt.

**ONLINE**

[www.tmlleuven.be](http://www.tmlleuven.be)

## Minister Crevits wil supertrucks een kans geven

De minister overlegt met de transportsector. Ze wordt gesteund door de resultaten van een studie.

VAN ONZE REDACTEUR

**TOM YSEBAERT**

**BRUSSEL** | De Vlaamse minister van Openbare Werken, Hilde Crevits (CD&V), legt mogelijke trajecten voor een proefproject met grote vrachtwagens voor aan de Vlaamse Mobiliteitsraad (Mora). Volgende week wil ze daarover overleggen met de transportsector, van wie ze suggesties voor nieuwe routes verwacht.

Als ze het advies van de Mora heeft, legt de minister het dossier opnieuw aan de Vlaamse regering voor. Crevits gelooft in de grotere vrachtwagens, die ze gisteren op het autosalon ging bekijken, en wil het proefproject alle kansen geven.

De lange en zware vrachtwagens (LZV's) staan bekend als supertrucks. Tegenstanders gewagen van monstertrucks, voorstanders noemen ze ecocombi's. Ze zijn 50 tot 60 ton zwaar en 25,25 meter lang. Dergelijke wegereuzen maken het mogelijk meer te vervoeren in minder ritten.

Daar hangt zowel een economisch als ecologisch voordeel aan vast, vandaar de naam. Deze 'monsters' halen gewone trucks van de weg: twee supertrucks kunnen drie gewone vrachtwagens vervangen. Het brandstofverbruik en de uitstoot van CO<sub>2</sub>, fijn stof en stikstofoxiden van één ecocombi ligt lager dan in het geval van twee gewone trucks voor het vervoer van dezelfde hoeveelheid goederen. Tegenstanders zeggen dat ze een gevaar zijn op de weg, dat onze infrastructuur er niet voor geschikt is en dat ze de noodzakelijk geach-



Minister Hilde Crevits monstert een 'monstertruck' op het autosalon. © Eric de Mildt

## Europese studie noemt voordelen groter dan nadelen

te verschuiving van de weg naar het spoor en de binnenvaart ('modal shift') tegenhouden.

Een studie van Transport & Mobility Leuven (TML) in opdracht van de Europese Commissie toont aan dat de LZV's een gunstig maatschappelijk effect hebben,

en een veralgemeende toelating ervan op de Europese snelwegen (de 'full option') nog het meest.

De supertrucks worden in deze studie erg kostenefficiënt genoemd. Ze presteren 1 procent meer tonkilometer terwijl ze bijna 13 procent minder voertuigkilometer afleggen. Door dit lagere aantal gereden kilometers krijgen ze een veiligheids- en milieubonus, hoewel de voertuigen elk apart slechter scoren op deze vlakken.

Als enige minpunt ziet TML de

hoge kosten voor de wegeninfrastructuur, vooral aan bruggen en tunnels en voor onderhoud. Toch liggen deze kosten lager dan de opbrengsten van de andere voordelen. Als alle EU-landen deze voertuigen zouden gebruiken, kan dat een slordige 29 miljard euro besparen.

Als het van Crevits afhangt, komen er in Vlaanderen proeftrajecten voor de supertrucks. De Volvo-fabriek stelt twee trajecten voor: tussen Gent en Beringen en Gent en Zeebrugge.

Binnen de Vlaamse regering bestaat geen akkoord over de supertrucks. De minister van Mobiliteit, Kathleen Van Brempt (SP.A), wil eerst garanties voor de verkeersveiligheid.

Het Vlaams Parlement had in een resolutie gevraagd een proefproject op te zetten op een welbepaald traject, onder voorwaarden. Crevits gaf gisteren aan dat ze met de toelating van de supertrucks 'niet aan het marktaandeel van het spoor en de binnenvaart wil raken'.