

Auteur: Sven Maerivoet
Laatste wijziging: 30 November 2011

VTM Telefacts “Fileleed” (29/11/2011)

Inhoudstafel

1. Wat is het fileprobleem en het mobiliteitsprobleem?	2
2. Aanpak van de fileproblematiek	3
2.1 De verkeersvraag verlagen (dus: minder mensen)	3
2.2 Het aanbod verhogen (dus: de capaciteit van de wegen vergroten)	3

1. Wat is het fileprobleem en het mobiliteitsprobleem?

- Het fileprobleem is een onderdeel van het grotere mobiliteitsprobleem.
- **Maar wát is nu juist ‘het probleem’?**
 - ⇒ Eenvoudig gesteld: we ondervinden vertragingen bij onze verplaatsingen, en er zijn schadelijke effecten (namelijk de negatieve externe effecten) die we niet compenseren.
- We kijken hier enkel naar het **wegverkeer**^{1,2,3,4,5,6,7}:
 - Globaal nemen de files toe, het ene jaar al wat meer dan het andere:
 - 2007: gemiddeld elke dag 267 km file.
 - 2010: gemiddeld elke dag 386 km file.
 - ⇒ *45% meer (dus op 3 jaar tijd zijn de files bijna de helft langer geworden)*
 - Top 3 files (in de ochtendspits):
 - E313 tussen Herentals en Antwerpen: 30 km file.
 - E40 tussen Erpe-Mere en Groot-Bijgaarden: 24 km file.
 - E19 tussen Mechelen-Noord en Machelen: 18 km file.
 - E314 tussen Aarschot en Wilsele: 18 km file.
 - ⇒ *'s Ochtends verlies je gemiddeld een half uur in de file.*

Algemene oorzaak van het fileprobleem:

- **Teveel mensen willen op hetzelfde moment op dezelfde plaats rijden.**
- Of nog: de capaciteit van de wegen is beperkt, zij kunnen al het verkeer niet verwerken, daardoor ontstaat er file wat tot vertragingen leidt.
- Merk op: ongevallen kunnen ook files veroorzaken (en vice versa).
- Onafhankelijk van de beschikbare capaciteit, zijn op de meeste wegen de files een gevolg van de **interacties tussen voertuigen** (afremmen voor trager rijdende voorliggers, ...), terwijl dit in stedelijke context vaker te maken heeft met **kruispunten (en verkeerslichten)**.

De Vlaamse Overheid, via o.a. het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), doet reeds vele inspanningen om het fileleed te verminderen.

We formuleren hier enkele mogelijke deeloplossingen voor bepaalde problemen.

- ⇒ ***We geven dus niet ‘dé oplossing voor het file-/mobiliteitsprobleem’, noch ondermijnen we het Mobiliteitsplan Vlaanderen.***

¹ VRT Terzake (02/11/2011) **Dossier Files**.

² Verkeerscentrum Vlaanderen, **Verkeersindicatoren Hoofdwegenet Vlaanderen 2010**, Februari 2011.

³ Sven Maerivoet, **Schatting verliestijden op trajecten**, Transport & Mobility Leuven, December 2010. Zie ook <http://www.tmleuven.be/project/verliestijden/>.

⁴ Filip Vanhove, **Analyse van de Mobiliteit op de Belgische Autosnelwegen: Verkeersindices 1999 – 2005**, Rapport in opdracht van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Transport & Mobility Leuven, Juni 2008. Zie ook <http://www.tmleuven.be/project/verkeersindices/>.

⁵ Sven Maerivoet en Isaak Yperman, **Analyse van de Verkeerscongestie in België**, Rapport in opdracht van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Transport & Mobility Leuven, Oktober 2008. Zie ook <http://www.tmleuven.be/project/congestieprobleem/>.

⁶ Eef Delhaye, Griet De Ceuster en Sven Maerivoet, **Internalisering van Externe Kosten van Transport in Vlaanderen**, Rapport in opdracht van MIRA, Milieuraapport Vlaanderen, Transport & Mobility Leuven, December 2010. Zie ook <http://www.tmleuven.be/project/miraexternekosten/>.

⁷ **Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2010-2011** (Minister H. Crevits); stuk 736, nr. 1, v25/10/2010.

2. Aanpak van de fileproblematiek

Herinner: “Teveel mensen willen op hetzelfde moment op dezelfde plaats rijden.”

De files oplossen is onmogelijk: verkeer is een dynamisch iets, zeg maar een eigen biotoop. Er zal altijd wel file zijn. We kunnen er wel naar streven om ze te **beheersen**.

Je doet dit alles ook niet in 1 keer. Beter is om het met kleine stukjes lokaal aan te pakken (dé oplossing bestaat niet), maar toch een goed en gericht globaal beleid in het achterhoofd te houden.

Tot slot zijn oplossingen die in andere landen werken niet per se zomaar overdraagbaar naar ons land. Het is vaak een combinatie van factoren (bv. ander rijgedrag, andere handhaving, andere communicatie, ...) die een maatregel succesvol maakt.

Eenvoudig gesteld zijn er 2 mogelijke pistes:

- De verkeersvraag verlagen.
- Het aanbod verhogen.

2.1 De verkeersvraag verlagen (dus: minder mensen)

- Op **andere momenten** rijden:
 - Telewerken, flexibele werkuren, buiten de spits rijden, ...
 - Een verschuiving van vervoersmiddel (*‘modal shift’*) beogen; hierin is een grote rol voor het openbaar vervoer weggelegd, ook **auto delen** (*‘car sharing’* en *‘car pooling’*).
 - Let wel: dit kan enkel als het voor de personen in kwestie mogelijk is.
 - Dit vereist soms drastische reorganisaties in het bedrijfs- en economische leven, wat niet altijd evident of haalbaar is.
- ⇒ Een **slimme beprijzing van de mobiliteit** (bv. betalen per kilometer, tolheffing op wegen, ...) is hier een cruciaal instrument voor (zowel voor personenwagens als vrachtwagens).

2.2 Het aanbod verhogen (dus: de capaciteit van de wegen vergroten)

- Op **andere plaatsen** rijden:
 - Opgelet: het secundaire wegennet⁸ is hier vaak niet op berekend; de vertragingen zijn daar gemiddeld zo’n 4 maal erger dan op de autosnelwegen.
- De **infrastructuur fysiek uitbreiden**: *‘meer beton’*.
 - Op autosnelwegen kan 1 rijstrook extra zo’n 2200 voertuigen per uur verwerken.
 - Waar nodig kan dit het fileleed nu beperken, mits men een toekomstvisie hanteert waarmee de negatieve gevolgen van aanzuigeffecten beperkt worden.

⁸ Algemeen spreken we soms over het *‘onderliggend wegennet’* (OWN), maar deze term is niet zo gekend bij de bevolking.

- De **capaciteit intelligent verhogen** met **dynamisch verkeersmanagement (DVM)**.
 - Geavanceerde verkeersmanagementsystemen (advanced traffic management systems, ATMS).
 - Geavanceerde reizigersinformatiesystemen (advanced traveller information systems, ATIS).
 - Intelligente transportsystemen (ITS).
 - Dynamische snelheidsborden:
 - Leiden tot een hogere verkeersveiligheid (harmonisatie van de snelheden).
 - De file de kans geven om op te lossen vooraleer een nieuwe vloed aan voertuigen de staart bereikt).
 - Efficiëntie hangt af van het regelalgoritme dat gebruikt wordt: nu is dit in Vlaanderen nog niet optimaal.
 - Dynamische omleidings- en route informatie.
 - Filestaartwaarschuwing.
 - Toeritdosering:
 - Goed kijken waar deze nuttig kan zijn.
 - Stelt de file uit, maar vermijdt ze niet.
 - Variabel gebruik van de beschikbare rijstroken.
 - Intelligente regeling van verkeerslichten op kruispunten en groene golven.
 - Incident management.
 - Bij ongevallen, manifestaties, ...
 - Ook bij wegenwerken: er is het Coördinatiepunt Wegenwerken (CPW) waarmee opdrachtgevers van wegenwerken toegang krijgen tot één centrale gegevensbank; het CPW spoort ook mogelijke problemen automatisch op.
 - ...