

UREN AANSCHUIVEN NA ZWAAR ONGEVAL OP BRUSSELSE RING

Pladijzen doen aantal file-uren de pan uit rijzen



De vrachtwagen kon pas worden getakeld nadat de vissen er stuk voor stuk met de hand waren uitgeladen. © belga

In een e-mail vraagt een gefrustreerde lezer hoe een gekantelde vrachtwagen in godsnaam de Brusselse ring de hele ochtend lang kan lamleggen. 'Een takelwagen met politie-escorte is er toch op een halfuur?' Maar niets is zo simpel als het lijkt.

VAN ONZE REDACTEUR

STIJN COOLS

BRUSSEL | Om 05.46 uur kreeg de brandweer van Zaventem een oproep binnen dat er een Luxemburgse vrachtwagen was gekanteld op de Buitenring. Een signalisatiewagen en een ambulance vertrokken meteen naar de plaats van het onheil. Maar pas meer dan vier uur later, om 10.10 uur, konden alle rijstroken weer vrijgegeven worden. 'Sneller dan dat een ongeval van die omvang afhandelen is gewoon niet mogelijk', zegt brandweercommandant Pascal Elskens. Hij schetst de scène van het ongeval. De vrachtwagen met oplegger lag op zijn zij, ingeklemd tussen

de twee betonnen vangrails. Alle rijstroken waren versperd. Het slechtst denkbare scenario. Wie erlangs wilde, moest over de berm klauteren. 'Als een vrachtwagen in de rijrichting omvalt, hoeven niet alle rijstroken versperd te zijn. Maar nu kon er geen auto door. Daardoor groeiden de wachttijden snel aan.' Een politie-escorte

SNEL

Door een gekantelde vrachtwagen op de Brusselse Ring was het gisteren uren aanschuiven. Dat viel niet goed bij een aantal automobilisten.

was nodig om het zwaar materieel van de takeldiensten door de filellende naar het ongeval te loodsen.

Ook het Federaal Voedselagentschap moest ter plaatse komen. De vrachtwagen was geladen met 21 ton verse pladijs, kabeljauw en zalm. Een inspectrice van het FAVV controleerde verpakking per verpakking welke vis nog geschikt was voor consumptie.

Mocht commandant Elskens de oplegger laten takelen met de lading er nog in, dan had dat veel tijd bespaard. Dat was in de praktijk niet mogelijk. 'Als we de lading takelen, gaat de afhandeling inderdaad sneller. Maar het is ook riskanter. De oplegger kan makkelijker openseuren en dan zijn we nog verder van huis.' Het werd dus uitladen. Brandweer, politie en civiele bescherming vormden een menselijke keten om de vissen uit het wrak te krijgen.

Veel geld voor een platvis

Volgens transporteconoom Sven Maerivoet (Transport & Mobility Leuven) is een ongeval met deze nasleep uitzonderlijk. 'Normaal gezien lukt het wel om een vrachtwagen snel aan de kant te slepen.'

En maar goed ook. Hij begroot dat de pladijsfile de economie in totaal 1,5 miljoen euro heeft gekost. Erg veel geld voor een platvis. 'Het redden van al die vissen levert misschien 100.000 euro op. Dat staat niet in verhouding.' Toch toont hij er alle begrip voor. 'Door de omstandigheden van het ongeval kon de brandweer niet anders dan de verpakkingen met de hand uitladen. Veel extra hevelen naar een nieuwe koelwagen.'

Een inspectrice van het FAVV controleerde verpakking per verpakking welke vis nog geschikt was voor consumptie

Eén coördinator

Om ongevallen in de toekomst sneller af te handelen moet er volgens de transporteconoom naar het bredere plaatje gekeken worden. 'Wat onze wegen betreft, is de vraag groter dan het aanbod. Daardoor gebeuren er ongevallen en ontstaan er files. Innovaties als rekeningrijden en intelligente infrastructuur kunnen daar verandering in brengen.'

In afwachting daarvan pakt Vlaams minister van Mobiliteit Hilde Crevits (CD&V) uit met een paar nieuwe initiatieven op korte termijn. Zo vraagt ze aan haar federale collega van Binnenlandse Zaken, Joëlle Milquet (CDH), om samen werk te maken van een incidentencoördinator. Die persoon krijgt de volledige verantwoordelijkheid voor de afhandeling van zware ongevallen op snelwegen.

Kijkfiles vermijden

'Een goed idee', oordeelt Maerivoet. 'Momenteel komen er nog veel diensten bij kijken. Brandweer, politie, Wegen en Verkeer. Als het om een dodelijk ongeval gaat, ook het parket. Als één iemand dat aanstuurt, kan alles

Op de bon voor foto van ongeval

Ook op de Binnenring stond gisteren een file tijdens de takelwerken. De weg was daar volledig vrij, maar veel bestuurders vertraagden om een glimp op te vangen van de ongewone toestand aan de overkant. Veel automobilisten probeerden met hun gsm ook een foto te maken van de kilo's vis en de gekantelde vrachtwagen. Een agent is daarom in de middenberm gaan staan om de nummerplaten op te schrijven van de bestuurders die dat probeerden. Het ging om zo'n 25 mensen, die alle 110 euro boete riskeerden. 'We zullen die boetes ook uitschrijven, want die bestuurders moeten hun stuur vasthouden en op het verkeer letten', zegt de Federale Politie. 'Het is gevaarlijk om te vertragen om een foto te nemen, want de bestuurders achter je verwachten dat niet.' (kba, rdb)

efficiënter verlopen.'

Een doorn in het oog van Maerivoet zijn de kijkfiles. Maar ook daar heeft Crevits een handigheidje voor: het calamiteits scherm. Door naast de plaats van het ongeval een scherm te hangen, zullen andere weggebruikers minder snel afgeleid worden.

Ook de mobiliteitsorganisatie VAB heeft nog een controversieel voorstel in petto. 'Laat wie het ongeval veroorzaakt, zelf een deel van die economische kosten betalen. Dat is goed voor de sensibilisering', zegt woordvoerder Maarten Matienko.

'Laat wie het ongeval veroorzaakt, zelf een deel van de economische kosten betalen. Dat is goed voor de sensibilisering'

MAARTEN MATIENKO
Woordvoerder VAB