

STA EVEN STIL BIJ DE FILES

Tweehonderd kilometer file op de Belgische wegen gisteren door regenweer. Hinder na een reeks dodelijke ongevallen op de E313. Aanschuiven aan de werkzaamheden van de A12 in Breendonk. De

files zijn weer in het land, hardnekkiger dan ooit. Zijn ze een onvermijdelijk neveneffect van onze economische activiteit? Of kunnen we ze bestrijden? Nederland voert in 2011 rekeningrijden in.

ANALYSE

HOE ONTSTAAN FILES?

Wellicht staat u er vandaag ook in, in de file. Zijn er te veel auto's of is dat te simpel als uitleg?

Rijgedrag versus verzadiging

VAN ONZE REDACTEUR

TOM YSEBAERT

BRUSSEL | 'Er zijn twee scholen in de file-onderzoekers', zegt Sven Maerivoet van het studiebureau Transport & Mobility Leuven. 'De ene zegt dat files "spontaan" ontstaan als gevolg van rijgedrag. De andere ziet de oorzaak structureel in flessenhalzen in het wegennet.'

'De hedendaagse bestuurders zijn wel wat gewend,' zegt Maerivoet. 'Ze rijden tegen hoge snelheid, zonder veel tussenafstand. Dat geeft een hoge capaciteit, maar als er iets onverwachts gebeurt, moeten ze hard remmen en overreageren. Dat creëert een sneeuwbaaleffect, waardoor er bij druk verkeer achteraan wagens stil komen te staan. Maar tegelijk ontstaan er opstoppingen omdat iedereen op hetzelfde moment over dezelfde weg van punt A naar punt B wil.'

Stijn Goossens, de specialist verkeersstellingen van de Vlaamse overheid, vindt de eerste stroming onderschat en te weinig gekend. 'Van op een afstand is het verkeer een kudde. En iedereen volgt de kudde, wat zelden het verstandigste is.'

Hij geeft een voorbeeld op de Antwerpse buitenring. Tussen Berchem en Borgerhout houdt wie van de E19 komt en de E313 op wil in Antwerpen-Oost, beter rechts aan. Toch gaan veel voertuigen naar links om een luttele kilometer verder weer naar rechts in te snijden. Dat jaagt schokgolven door de hoofdstroom, de capaciteit daalt en de kans op ongevallen stijgt.

Al dat zigzagverkeer van in- en uitvoegende voertuigen wordt 'weven' genoemd. 'Als je dat weefgedrag stuurt, kun je de capaciteit opdrijven en de file uitstellen of op sommige plaatsen zelfs wegwerken. Een file is niets meer dan een 'prop' die ontstaat en die door de toevoer niet meer kan oplossen. Het uitstellen of vermijden van die prop heeft effect. Je kunt dan files met een kwartier tot een halfuur inkorten. Dat is toch aanzienlijk', vindt Goossens.

De Vlaamse overheid zal dat proberen te doen op de Brusselse Ring en ook in het Masterplan Antwerpen is het opgenomen voor de Antwerpse Ring.

'Kijk naar de E17 tussen Lokeren en de R4 rond Gent', zegt Goossens. 'Daar passeert heel veel verkeer, ook vracht, en toch zijn er geen files, omdat het geen weefzone betreft. Een ongehinderde stroom kan veel verwerken.'

Dus komt het erop aan ons op te voeden tot beter filerijden. 'File-



Files van een halfuur worden aanvaard, van drie uur niet. © Marc Herremans

rijden mag van mij best in de rijopleiding. Afstand houden, niet remmen maar gas lossen, ritsen, voorsorteren, je kunt dat leren. Het is goed dat hierover gesproken wordt als we het over het ontstaan van de files hebben.'

Chris Tampère, verkeerskundige

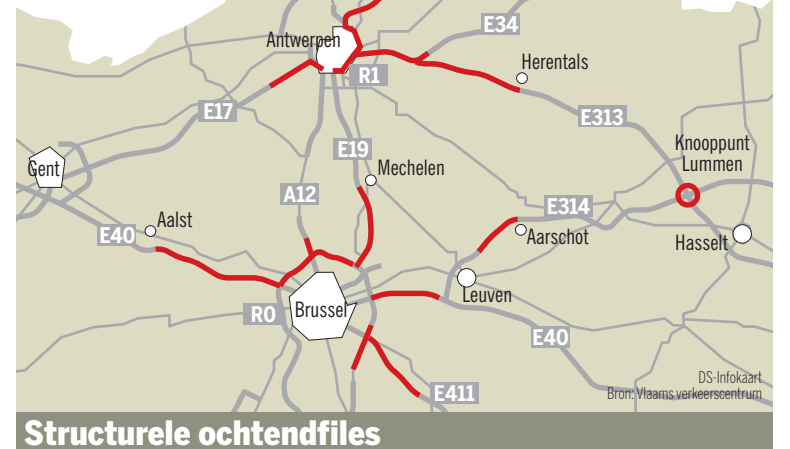
'Mensen moeten opgevoed worden tot filerijden'

aan de KU Leuven, is meer een aanhanger van de tweede school. Hij gelooft niet echt in gedrag als oplossing. 'De kern van de zaak is nog altijd dat er te veel verkeer is voor onze wegencapaciteit. Ons verkeerssysteem is vrij toegankelijk en van hoge kwaliteit. Dat trekt almaar meer verkeer aan. Tot je op een verzadigingspunt komt en je files krijgt. Pas dan rijst de vraag naar alternatieven.' Je kunt dan twee dingen doen. Ofwel het verkeer terugdringen ofwel meer capaciteit creëren. De toestroom beperken kan fy-

siek, met poortjes of met rode lichten. Je laat maar zoveel wagens toe als een weg kan slikken. 'In Californië bestaat het. Hier zijn we niet verder gekomen dan een halfslachtig experiment met toeritdosering. Er is kennelijk geen draagvlak voor', aldus Tampère.

De toestroom beperken, kan ook door anders te gaan betalen voor autorijden. Meer in de spits, minder erbuiten. Dan komen we op het rekeningrijden of de kilometerheffing. De portemonnee geldt nog steeds als ieders gevoeligste plekje.

Wil je niets aan de instroom doen, dan is extra wegen aanleggen de enige optie. Dat lijkt taboe vandaag. Onterecht, vindt Tampère. 'Het is juist dat nieuwe wegen het probleem niet definitief oplossen, ze verschuiven het verzadigingspunt. Maar toch kan er op heel wat plaatsen best nog wat asfalt bij. Op de Brusselse Ring bijvoorbeeld. Of voor de rondmaking van de Antwerpse Ring of aan de E313. Er komt nog groei aan in Antwerpen met de stijging van de goederenstromen.' Nieuwe wegen lokken echter



Structurele ochtendfiles

nieuw verkeer aan. 'Je riskeert dat mensen die vandaag de auto niet nemen, dat bij vlotter verkeer wel gaan doen', aldus Sven Maerivoet. Als we dan toch met files moeten leren leven, kunnen we de aanvaarding ervan vergroten.

Tampère: 'De overheid kan de extremen eruit halen, de files voorspelbaarder maken. Als ze weten dat er elke dag een halfuur file bijhoort, stellen de mensen zich daarop in. Maar de onverwachte file van drie uur aanvaarden ze niet. Ongevallen moeten daarom

nog veel sneller opgeruimd worden. Ook allerlei nieuwe en accuratere vormen van verkeersinformatie die verkeersgegevens van gsm's en gps verwerken, kunnen daarbij helpen.'

Morgen: Is rekeningrijden de oplossing? En waarom maakt groeiend openbaar vervoer de files niet korter?

ONLINE

www.mobielvlaanderen.be
www.verkeerscentrum.be
www.tmlleuven.be

De enige oplossing volgens veel experts. Anderen zweren bij 'anders gaan rijden'. Als we maar beter ritsen, voorsorteren en weven beperken we de congestie. De Vlaamse overheid wil het aanschui-

ven bij verkeersincidenten voorkomen door alternatieve routes bij incidenten aan te geven. De Standaard fileert het probleem voor in twee bijdragen. Schuift u even mee aan voor het eerste deel?

FILEXICON

CAPACITEIT

Een rijstrook kan het equivalent van 2.000 personenwagens per uur slikken. Een autoweg met drie stroken dus 6.000. Een vrachtwagen staat voor 2 tot 2,5 personenwagens. Komen er meer voorbij, dan is de kleinste verstoring goed voor een file.

WEER

Het weer heeft een grote invloed. Bij regen, sneeuw, mist of zelfs laaghangende zon houden de mensen meer afstand van hun voorliggers, daalt de capaciteit en treden er sneller files op. In die omstandigheden gebeuren er ook meer ongevallen — wat op zijn beurt tot meer files leidt.

WEVEN

In de zogenaamde weefzones doen de problemen zich het eerst voor. Dat zijn plaatsen waar er veel kriskrasverkeer is van voertuigen die een weg oprijden of verlaten en elkaar (en het doorgaande verkeer) hinderen. De grote knooppunten en de in- en uitritcomplexen zijn mooie voorbeelden. België heeft er zo erg veel.

PROP & REMMEN

De prop is de plaats waar de file begint. Die ligt vaak een halve of een hele kilometer verder dan waar de oorzaak ligt.

Dat komt omdat bij grote drukte een eerste wagen remt en de daaropvolgende steeds iets meer. Bestuurders remmen iets harder dan nodig omdat ze niet kunnen inschatten hoe hard de voorligger op het rempedaal duwt. Zo accumuleert dat, tot ze achteraan stil staan.

SPOOKFILES

Spookfiles bestaan niet. Weggebruikers krijgen soms de indruk dat een file 'zomaar' ontstond, zonder oorzaak. Dat is nooit het geval. Alleen zien ze de oorzaak niet omdat ze in de file kilometer(s) verder aanschuiven en wanneer ze later aan de plek voorbijkomen waar de prop zich bevond, dan is die al opgeruimd en kan er vlot gereden worden.

KIJKFILE

File op een plaats waar er geen zou mogen zijn maar waar automobilisten vertragen om naar een ongeval op de andere rijrichting te kijken.

KOP & STAART

Structurele files staan er elke dag aan de klassieke knelpunten en zijn een gevolg van de verzadiging. Zij lossen op vanaf de staart. Incidentele files ontstaan bij ongevallen en die lossen vanaf de kop op — als die ver genoeg van een weefzone af ligt.

ACCORDEON

In Nederland heten ze harmonicafiles, bij ons accordeonfiles. Het gaat om schokgolven van afwisselend rijdend en stilstaand verkeer. Gekeken door snel optrekken en weer in de remmen gaan.

RITSEN

Bestuurders laten voertuigen die willen invoegen, een per een door. In tegenstelling tot Nederland is dit in België absoluut niet ingeburgerd. Auto's murwen zich hier snel, aan het begin van de invoegstrook de rijstrook op. Deels omdat ze bang zijn als 'voorstekers' bekeken te worden en op de ritsplek niet doorgelaten te worden. De capaciteit van de invoegstrook blijft zo onbenut.

SNELHEID

De snelheid verlagen is niet altijd beter om files tegen te gaan. De optimale snelheid voor de verkeersafwikkeling is 80 tot 90 km per uur. Als je 70 km oplegt, zak je onder dat optimum en breekt de capaciteit sneller als je lager zakt, zeker met vrachtwagens. Dit creëert dus files, ook buiten de spits.

SLUIPVERKEER

Verkeer verlaat de snelweg bij files, vervolgt zijn weg via sluipwegen of parallelwegen en glipt verder weer op de snelweg. Op die manier creëert het extra weven en draagt het bij tot dezelfde file.

TIJD = GELD

Congestie kost geld. We speelden in de files (in 2002, berekening 2004, dus nu zeker meer) 8,3 miljoen uren kwijt. Dat kost de samenleving 114 miljoen euro. Een vrachtwagen die stilstaat, kost 45 euro per uur. Een stilstaande personenwagen 8,25 euro per uur.

MILIEUKOSTEN

De externe kosten (voor vervuiling, ongevallen, files) van het wegverkeer zijn gedaald tussen 1991 en 2002. Maar de kosten door congestie zijn in die periode met 31 procent toegenomen. Files zijn daardoor de belangrijkste schadecategorie. In 2002 hadden zij een aandeel van 79 procent in alle marginale externe kosten, in 1991 was dit nog maar 61 procent. De milieuschade van het snelwegverkeer in het algemeen wordt op een slordige 360 miljoen euro begroot.

CO₂

De uitstoot van het broeikasgas CO₂ stijgt fors als een wagen in de file staat. Dat geeft een stijging van 50 procent voor personenwagens, tegenover 30 procent voor vrachtwagens. Toch leert een berekening dat de files op de Belgische snelwegen maar 1 tot 2 procent extra CO₂ opleveren.

BRUSSEL & ANTWERPEN

Files zijn een Brussels-Antwerpse zaak (zie kaartje). Van de top-25 van de dagelijkse filetrajecten zijn er 24 op deze steden gericht. Alleen de file op de E314 in Willebroeck (Leuven) valt daar vantsen, maar eigenlijk gaat het ook hier om verkeer richting hoofdstad. Wallonië heeft zo goed als geen files, behalve die op de E411 van Waver naar Brussel.

Weg versperd? Volg de gele letterborden

Het Vlaams Gewest heeft borden geplaatst die naar een alternatieve route gidsen bij incidenten.

BRUSSEL | Vanaf volgend jaar kunnen bestuurders in noodgevallen een 'calamiteitenroute' volgen. Dat heeft de minister van Openbare Werken, Hilde Crevits (CD&V), bekendgemaakt. Alle grote wegen krijgen een alternatieve route die staat aangeduid op gele borden met hoofdletters. Langs de E17 en de E40 staan ze al als experiment. Het ligt in de bedoeling dat ze langs alle grote Vlaamse wegen komen.

Voor elk stuk snelweg moeten er minstens twee alternatieve routes zijn. Zij zullen bruikbaar zijn bij incidenten, zoals ongevallen of een verloren lading. Ook bij werkzaamheden en festiviteiten zullen ze gebruikt worden.

Wanneer een weg vastgelopen is, zal de VRT-radio instructies geven over de te volgen route. Zo krijgt de E17 de letter F in de richting van Antwerpen en de letter G in de richting van Frankrijk. De letters U tot en met Z krijgen geen vaste route, maar kunnen overal ingezet worden.

De vraag is of deze alternatieve routes meer dan een alternatieve file zullen bieden. Zo was vorige week de E19 het warm aanbevolen alternatief voor de E313, waar werkzaamheden plaatsvonden. Het resultaat was dat de files zich verplaatsten naar de E19.

'Het gaat over situaties waar het verkeer op de snelweg vast zou staan', legt Cybelle Royce-Buyck, de woordvoerder van minister Crevits uit. 'Als je in plaats van drie rijvakken er plots maar twee kan gebruiken, en je rijdt op een weg waar je geen 120 kilometer per uur meer mag rijden, dan zal het verkeer onvermijdelijk vertragen. Maar dat is beter dan stilstaan totdat de versperring is op-

geruimd en de weg is vrij gemaakt.'

Het is niet de bedoeling dat bestuurders op eigen houtje deze routes gaan volgen. Vandaar dat de borden overal permanent opgesteld zullen worden, maar aan het begin en einde van de routes 'onzichtbaar' zullen zijn wanneer ze buiten gebruik zijn.

Uit een enquête die *Het Nieuwsblad* liet uitvoeren bij 1.050 Vlamingen is gebleken dat de helft van hen meestal met de auto naar het werk gaat. Van deze automobilisten staat een kwart minstens eenmaal per dag in de file.

Elke snelweg krijgt twee alternatieve routes

35 procent van wie werk heeft, zou van baan veranderen om die files te vermijden. Van deze groep is nog eens een derde bereid een job te aanvaarden die minder betaalt, als er maar geen files mee gepaard gaan. Dat komt neer op één Vlaming op de tien.

Meer openbaar vervoer is voor drie Vlamingen op de tien dé oplossing voor de files. Maar bijna evenveel willen maatregelen tegen vrachtwagens. Die moeten aan de kant tijdens de spitsuren of mogen minstens niet inhalen. Vijftien procent van de Vlamingen pleit voor thuiswerk, en tien procent voor glijdende uren. Amper 8,2 procent van de onderverraagden ziet heil in carpools. Slechts vijf procent denkt dat het fiscaal afstraffen van bedrijfswagens een oplossing is. (est. bm)

Aparte weefzones gaan files te lijf op grote ringwegen

BRUSSEL | Op de Brusselse Ring komen weefzones. Dat zijn aparte parallelle stroken voor in- en uitrijdend verkeer met lokale bestemming.

Ze worden losgekoppeld van de middenstroken (twee keer drie), waar het doorgaande verkeer van autoweg naar autoweg op geloodst wordt.

Ze komen op de stroken tussen de aansluiting van de E40 en de E19 van Sint-Stevens-Woluwe tot Machelen en tussen de aansluiting van de A12 en de E40 van Strombeek-Bever tot Groot-Bijgaarden.

De eerste zal zeker op het verkeer naar de luchthaven van Zaventem en naar de vele kanto-

renparken in de omgeving een grote impact hebben.

Het project zit nog in de studiefase. Er wordt nog aan een milieueffectenrapport en een ruimtelijk uitvoeringsplan gesleuteld. Er is nog een finale beslissing van de Vlaamse regering nodig. De werkzaamheden zullen niet voor 2010 beginnen.

Dergelijke ingreep zou de Brusselse Ring van veel files verlossen, alvast in de ochtendspits. Op de aansluitende E40 en E19 zou het gunstige effect minder groot zijn.

De weefzones passen in de plannen om de hele noordelijke Ring rond Brussel te ontdebellen. Daarbij biedt het viaduct van

Vilvoorde nog wel wat hoofdbreken. Ook op de Antwerpse Ring bestaan er plannen om het weven in te perken. In het Masterplan staat dat er een scheiding komt van het doorgaande verkeer en het stedelijke verkeer, dat de op- en afritten ter beschikking krijgt. Dat wordt een stedelijke 'ring-naast-de ring'. Een telematicasysteem zal doorgaand en stedelijk verkeer van op afstand van elkaar scheiden.

Weven of verkeer van voertuigen die een snelweg op en af willen, is een van de belangrijkste oorzaken van files op de autowegen. Vandaar het idee om het weefgedrag beter te kanaliseren en zo de congestie te verlichten. (ty)

Feestvierders zijn gewaarschuwd tijdens Bob-controles

De politie haalt 150.000 keer de alcoholmeter boven tijdens de Bob-campagne van de komende feestdagen.

BRUSSEL | De feestdagen komen eraan en dus start het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid een Bob-campagne. De affiches en radiospotjes mikken op drie leeftijdsgroepen: de 18- tot 24-jarigen, de dertigers en de veertigers. Behalve op uitgaan focust de campagne op thuis drinken en zakenentjes. De slogan is 'kies een Bob en 't is feest'. De campagne loopt tot half januari. De federale en de lokale politie engageren zich om 150.000 ademtests uit te voeren. Vorig jaar waren dat er 120.000.

Te veel autobestuurders blijken de pakkans erg laag in te schatten en vier op de tien geloven dat ze

na een positieve controle niet gestraft zullen worden. Onterecht, de vervolging van betrapte bestuurders loopt op tot 99 procent. Dat beklemtoonde de aftredende minister van Justitie, Laurette Onkelinx (PS), gisteren op de voorstelling van de campagne. De boetes voor rijden onder invloed variëren van 137,5 euro (0,5 promille) tot 550 euro (1,38 promille). Wie meer dan 1,38 promille in het bloed heeft, moet naar de rechtbank. Wie zijn rijbewijs nog maar 2 jaar heeft, riskeert een intrekking van het rijbewijs. (ty)

ONLINE
www.bob.be