



Persbericht

Een opgevaardeerd regionaal netwerk als onmisbare schakel van een robuust wegennet met minder files.

Brussel, 14 september 2009. Uit een studie van de KU Leuven, in opdracht van de automobiel- en mobiliteitsorganisaties FEBIAC en Touring, blijkt dat een hernieuwde visie op het wegennet in ons land onontbeerlijk is om de mobiliteitsproblemen aan te pakken. De onderzoekers reiken hiervoor enkele verbeteropties aan en stellen ondermeer dat een opwaardering van het regionale wegennet noodzakelijk is om files op snelwegen en ringwegen in te dijken en om lokale wegen te ontlasten van regionaal (doorgaand) verkeer, dat bij gebrek aan alternatieven zich gedwongen ziet te 'sluipen'.

Veel ruimte voor nieuwe snelwegen is er niet, daarom dient het beste gehaald uit het bestaande wegennet. De laatste jaren stellen we echter vast dat heel wat wegen –ook deze die veel verkeer moeten verwerken – zodanig worden heringericht dat hun verkeersfunctie in het gedrang komt.

Dit bemoeilijkt een vlotte afwikkeling van regionaal verkeer, dat te pas en te onpas over de snelwegen wordt gestuurd die op hun beurt onnodig vol raken; in geval van incidenten op de snelweg is er geen terugvaloptie. Een oplossing is om een deel van het regionale wegennet zijn stroomfunctie (terug) te geven, waardoor meteen ook reservecapaciteit beschikbaar wordt bij incidenten op het snelwegennet. Dit hoeft niet ten koste te gaan van de verkeersveiligheid en het milieu, wel integendeel. De onderzoekers zetten daartoe de nodige argumenten op een rij, en ontcrachten daarnaast ook enkele misvattingen en vooroordelen over autogebruik en mobiliteit.

Aanleiding van de studie

De voortdurende groei van de mobiliteit en een ondermaats investeringsbeleid sinds de jaren '90 hebben er voor gezorgd dat het autosnelwegennetwerk tijdens de spitsuren meer dan vol zit. Vooral rond Brussel en Antwerpen leidt dit in de ochtend- en avondspits tot lange files, maar ook buiten de spitsuren worden we, bijvoorbeeld als gevolg van incidenten en evenementen, in toenemende mate met congestie geconfronteerd. Bovendien hebben heel wat belangrijke gewestwegen de afgelopen jaren aan verkeerscapaciteit moeten inboeten. Hierdoor viel een terugvaloptie bij incidenten op autosnelwegen weg, wat de congestie, en meer bepaald de onvoorspelbare uitschieters daarin, ongetwijfeld heeft versterkt.

De voorbije jaren zette het mobiliteitsbeleid –het Vlaamse op kop– zwaar in op openbaar (weg)vervoer in de hoop om heel wat mensen uit de auto te krijgen. Daarbij werd de monopolisering van de openbare weg voor bus en tram ten koste van het overige verkeer niet geschuwd. De files zijn er evenwel niet door verminderd,

wel integendeel. Op heel wat verkeerswegen waar een rijstrook werd ingeruild voor een permanente vrije busbaan, treden nu ook buiten de spitsuren files op waar er voor de aanleg van de busbaan geen waren... Een doorlichting van de busbanen op zowel mobiliteit- als milieugebied is dan ook aan de orde: mogelijk liggen de totale afgelegde afstanden en verliestijden, het verbruik en de vervuilende emissies van alle verkeer op de locatie vaak hoger mét dan zonder busbaan.

De realiteit is dat auto en openbaar vervoer nu eenmaal niet zomaar inwisselbaar zijn. Dat heeft veel te maken met de intensieve en vaak uithuizige tijdbesteding van heel wat mensen in een ruimtelijk erg versnipperd land en de kris-krasverplaatsingen die hieruit onvermijdelijk voortvloeien. Hiervoor is de auto - en voor steeds meer mensen ook de motorfiets- het meest geschikt om al die activiteiten te combineren binnen een beperkt tijdbudget. Vaak is er zelfs geen efficiënt vervoeralternatief, behalve dan in stedelijke context (metro-tram-bus) en voor erg korte verplaatsingen (scooter, fiets, te voet).

Om dit kris-kras autoverkeer -dat vaak regionaal is want niet verder reikt dan 20 à 30 km- op een efficiëntere, milieuvriendelijkere en veilige manier te verwerken, dient ons wegennet geherstructureerd. De **opwaardering van het bestaande regionale wegennet** en een betere **afstemming tussen functie en vormgeving van de weg** zijn hierbij 2 essentiële bouwstenen. Het regionale wegennet zal dan, net zoals in onze buurlanden, als een apart, samenhangend netwerk naast het autosnelwegennet gaan functioneren.

Opwaardering van het bestaande regionale wegennetwerk

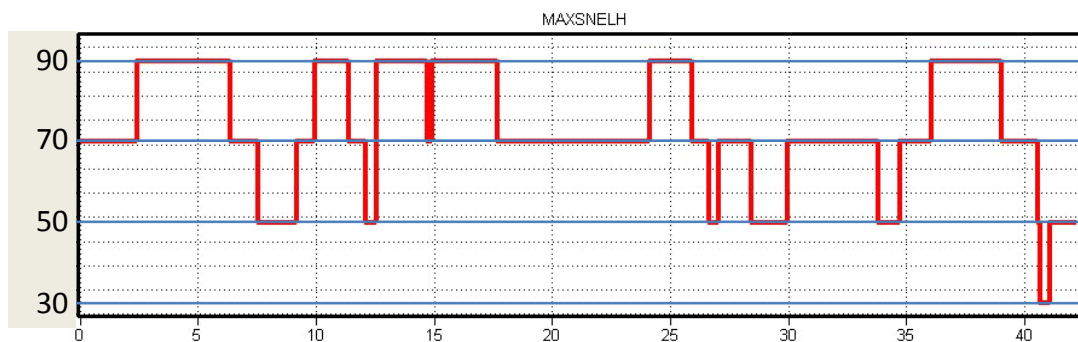
Deze benadering biedt tal van voordelen:

- alle wegvakken van het autosnelwegennet krijgen een terugvaloptie (bypass), wat de betrouwbaarheid van de verkeersafwikkeling in het gehele netwerk aanzienlijk vergroot;
- de totale capaciteit van het wegennetwerk zal toenemen; hierdoor kan een deel van de voorspelde groei van de mobiliteit worden opgevangen;
- een opwaardering van het regionale netwerk is goedkoper dan een uitbreiding van het hoofdwegennetwerk, vanwege de lagere ontwerpstandaard (bijv. minder ongelijkvloerse kruisingen);
- de vormgeving van het opgewaardeerde regionale wegennetwerk (gescheiden rijbanen; alleen gemotoriseerd verkeer), in combinatie met de aangepaste snelheid (80 km/uur) zal de verkeersveiligheid bevorderen;
- de zwaar belaste knooppunten in het autosnelwegennetwerk zullen ontlast worden.

Een modelberekening van een dergelijk geordend netwerk geeft aan dat de baten (minder reistijdverliezen, grotere reistijdbetrouwbaarheid, veiliger) de kosten (investeringskosten, milieukosten) ruimschoots overtreffen en ervoor zorgen dat de investering in een beperkt aantal jaren wordt terugverdiend.

Functie en vormgeving van een weg op elkaar afstemmen

Het komt steeds vaker voor dat de vormgeving en snelheidsregimes op verkeerswegen niet zijn afgestemd op de verkeersfunctie die ze (zouden) moeten vervullen. Onderstaande figuur toont het snelheidsverloop op een typische regionale verbindingsweg, in dit geval de N9 tussen Turnhout en Aarschot. De maximum toegestane snelheid verandert er voortdurend, net zoals de functie en de vormgeving van de weg, met dien verstande dat functie, vormgeving en snelheid bovendien ook nog eens niet één op één op elkaar zijn afgestemd.



Dergelijke inconsistentie tussen functie, vormgeving en snelheid wordt mede in de hand gewerkt doordat veel wegen en kruispunten in België -de N9 is slechts een van de talloze voorbeelden- meer dan 1 functie vervullen. Zo combineert de N9 vaak 3 functies tegelijk: stroomfunctie als verbinding tussen 2 steden, ontsluitingsfunctie in het bedienen van woonwijken en bedrijventerreinen en erffunctie in het toegankelijk maken van individuele percelen. Deze menging van functies leidt tot veel conflicten tussen de verschillende gebruikers, met een verhoogd ongevalrisico als gevolg.

Bij de categorisering van het wegennet is in ons land vaak de *bestaande vormgeving* van de weg als uitgangspunt genomen in plaats van de *functie* die de weg vervult. Het gevolg is een onsamenhangend regionaal wegennet waarbij de vormgeving van de weg en de er toegestane snelheid voortdurend veranderen.

Oplissing

Een goed gestructureerd wegennet gaat uit van volgende principes:

- *Functionaliteit*: functioneel gebruik voorkomt onbedoeld gebruik van infrastructuur
- *Homogeniteit*: homogeen gebruik voorkomt grote verschillen in snelheid, richting en massa
- *Herkenbaarheid*: voorspelbaar gebruik voorkomt onzekerheid bij de verkeersdeelnemer

Hierbij wordt de functie van de weg als uitgangspunt genomen voor de vormgeving van de weg, waarbij bovendien zoveel als mogelijk slechts 1 functie is toegekend aan een weg. Algemeen wordt aangenomen dat de toepassing van deze principes - die in Nederland 'Duurzaam Veilig' principes worden genoemd - een zeer belangrijke bijdrage leveren aan verkeersveiligheid en bij uitbreiding aan de mobiliteit.

Over enkele misvattingen en vooroordelen

In deze studie worden ook een aantal [misvattingen en vooroordelen besproken en weerlegd](#) die het mobiliteits- en autoverkeerdebat vaak overheersen. We vatten ze hier kort samen:

1. *Nieuwe of verbrede wegen lopen direct terug vol (aanzuigeffect); het heeft dus geen zin om hierin te investeren*

Deze uitspraak belicht slechts een deel van een veel complexere puzzel en gaat daarmee voorbij aan de essentie van de discussie rond infrastructuur. Essentieel zijn de volgende vragen: welk probleem tracht men aan te pakken met de nieuwe infrastructuur (bv. een knelpunt wegwerken) of welk doel tracht men te realiseren (bv. ontsluiten van nieuwe of pas uitgebreide verkeersgenererende activiteiten zoals een woonwijk, winkelcentrum, recreatiepark, kantoren)?

Indien een nieuwe of verbrede weg *onmiddellijk* weer volloopt, was het wellicht ook hoog nodig om hem aan te leggen. Dit betekent immers dat die ogenschijnlijk nieuwe stromen al elders in het netwerk zaten, vaak in de vorm van sluipverkeer met alle overlast van dien. Het aanzuigen en kanaliseren van een verkeerstream daar waar hij hoort en waar hij beter bediend en gecontroleerd kan worden, is dan een duidelijke winst.

Overigens is het vreemd dat het aanzuigeffect enkel wordt ingeroepen als argument tegen nieuwe/bredere wegen. Dit mechanisme treedt namelijk in [elk transportsysteem](#) op, dus ook bij het openbaar vervoer. Zo zuigt goedkoop of gratis openbaar vervoer meer gebruikers aan. Veelal zijn dat mensen die voordien fietsten of te voet gingen, of die nu activiteiten buitenshuis doen die ze vroeger thuis of dichterbij deden: zo zijn er getuigenissen van mensen die met een gratis abonnement op zak nu elke dag de belbus oproepen om drie dorpen verder op café te gaan in plaats van om de hoek.

2. *De oplossing van het fileprobleem zit in meer en beter openbaar vervoer*

Dit is zeker niet altijd het geval: het openbaar vervoer (OV) en de auto zijn 2 vervoerssystemen [met heel verschillende sterkten en zwakten](#). Zij bedienen veelal gescheiden vervoermarkten en zijn daarmee maar ten dele substitueerbaar, inwisselbaar. De auto is sterk in [kriskras rittenpatronen](#) waar weinig bundeling van stromen optreedt (noch in tijd, noch in ruimte). OV is sterk daar waar [rittenpatronen gebundeld](#) zijn, zowel in tijd als in ruimte. In die gevallen is een economische inzet van OV mogelijk en wenselijk. Men ziet dan ook een groot marktaandeel voor OV in stedelijke verplaatsingen, hart-op-hart verbindingen tussen de centrumsteden en pendelverkeer van de voorsteden naar het stadscentrum.

Een verstandig beleid versterkt de diverse modi binnen hun 'natuurlijke' markt.

Overigens, er komen de laatste jaren in hoog tempo busstroken of tram/busbeddingen bij. Dit is een gevolg van een beleid waarbij onder de noemer 'selectieve bereikbaarheid' het OV en de auto als concurrenten worden gezien, waarbij het OV concurrentieel voordeel moet krijgen.

Maar waarom wordt een maatregel als een busbaan als een beleidsdoel ingeschreven? Een logischer doel is: doorstroming en stiptheid van het OV verbeteren. Een busbaan is dan slechts één van de mogelijke middelen om dit te bereiken. Van een aantal mogelijke oplossingen moet dan een kosten-baten analyse worden uitgevoerd, waarbij frequentie van diensten en bezettingsgraden van het OV en de grootte van autostromen en hun bezettingsgraad worden beschouwd. Mocht toch blijken dat een busstrook de beste baten-kosten verhouding heeft, dan best in de uitvoering als 'inhaalstrook', waarbij de bus even voor het kruispunt weer invoegt en er geen opstelstroken - en dus capaciteit - worden opgeofferd.

Maar meer structureel nog verdient het de voorkeur om OV- en autonetwerken zoveel mogelijk te ontvlechten: verleg de busroutes weg van verkeerswegen en dichter bij de klanten.

3. *Voor nieuwe wegen is er in ons dicht bebouwde landje geen plaats; wij hebben immers al het dichtste wegennet ter wereld (zeker in Vlaanderen)*

België heeft inderdaad een dicht wegennet. Maar vergelijken we het **hoofdwegennet** van ons land met dat van vergelijkbare regio's (Randstad, Ruhrgebied, Île de France, Greater London), dan is er eigenlijk weinig verschil. Zo heeft België met 56,5 km snelweg per 1.000 km² net minder snelwegen dan Nederland (57,5 km/1.000 km²). En met 446 km per 1.000 km² heeft het dichtbevolkte Vlaanderen minder hoofdwegen (autosnelwegen + genummerde N- en R- wegen) dan de Nederlandse Randstad (490 km/1000 km²), waar de komende jaren trouwens opnieuw massaal in weginfrastructuur zal worden geïnvesteerd.

4. *Verkeersmanagement moet de capaciteit van onze wegen maximaal benutten*

Eenzijds is dit waar, teneinde vermijdbaar capaciteitsverlies (capacity drop) tegen te gaan. Anderzijds mogen deze maatregelen niet altijd tot doel hebben om elk alternatief voortdurend tot het maximaal haalbare te belasten. In dat geval is er immers geen reserve meer om vraagfluctuaties, incidenten en capaciteitsfluctuaties (bv. door weersomstandigheden) op te vangen. Beter is het om bewust een zekere reserve achter de hand te houden, mits die ingezet kan worden zodra dit nodig is.

5. *Bij het al dan niet aanleggen van infrastructuur moet luchtkwaliteit één van de hoofdargumenten zijn*

Meer en meer worden milieuargumenten rond luchtkwaliteit aangehaald om investeringen in infrastructuur tegen te houden (bv. fijn stof discussie rond Oosterweel of heraanleg Brusselse ring). Op dit ogenblik is transport inderdaad nog een substantiële bron van een aantal pollutanten en van CO₂. Door de voortdurende evolutie van de motoren worden voertuigen echter steeds schoner. Sinds 1 september is de EURO-5 norm van kracht; de limietwaarden en invoeringsdatums van EURO-6 liggen ook al vast, waardoor de emissies van het voertuigenpark ook zonder bijkomend beleid verder blijven dalen ondanks de groei van de mobiliteit. Dit geldt bij uitstek voor NOx (ozon) en fijn stof (PM); in mindere mate voor CO₂.

Maar ook rond CO₂ moet men zich de vraag stellen of het aan banden leggen van mobiliteit wel de beste manier is om het energieprobleem op te lossen. Er zijn andere sectoren waar voor een veel lagere prijs nog veel meer winst geboekt kan worden (omdat daar nog niet zo sterk in energie efficiëntie of emissiebeperking is geïnvesteerd; denk aan verwarming van gebouwen, de industrie en de landbouw).

Ook niet-technologische maatregelen kunnen helpen mobiliteit en milieu beter met elkaar te verzoenen, zoals eco-driving, een groenere autofiscaliteit of veranderingen in het wegennet, bijvoorbeeld groeien naar een netwerkstructuur met gemiddeld kortere verbindingen of kruispuntvormen die minder stop-&-go bewegingen veroorzaken.

6. *Meer verkeer en snel verkeer = meer onveiligheid*

De onveiligste factor in verkeer is niet zozeer de omvang van de stromen, maar wel de vermenging van soorten verkeer en van functies die een weg moet vervullen. Er vallen immers het minst aantal doden op wegen die het meeste verkeer dragen, namelijk de snelwegen, waar ook sneller mag gereden worden dan op andere wegen. Dit is mogelijk doordat zij uitsluitend een stroomfunctie vervullen en de inrichting ervan veel eenvormiger en logischer is dan andere wegtypes.

De stelling moet dus zijn: meer of sneller verkeer op wegen die daartoe niet correct zijn ingericht of die te veel functies combineren brengt meer onveiligheid.

7. *Dat files veel geld kosten is geen argument om er iets aan te doen: autoverkeer kost de maatschappij zo al genoeg*

In deze stelling worden een aantal zaken door elkaar gehaald. Om te beginnen: de vraag hoeveel autoverkeer kost is op zichzelf niet relevant. Wel belangrijk is wie er voor die kosten opdraait en of de kost in verhouding staat tot de baten. Daarnaast is er nog de vraag of er netto welvaartswinst geboekt kan worden, indien de filekost vermeden zou worden.

Wat de kosten betreft is er de investering in infrastructuur en het onderhoud ervan, en zijn er veel kosten zoals ongevallen, de congestiekosten, milieuschade, versnippering van de ruimte, geluidsoverlast en andere leefbaarheidsproblemen. Een groot deel van deze kosten worden echter

gedekt door de gebruiker. Weggebruikers betalen via verzekeringspremies de ongevalskosten, terwijl een aanzienlijk deel van de congestiekosten door de weggebruiker zelf betaald wordt in de vorm van verloren wachttijd. Daarnaast betalen autogebruikers ook brandstof en aanschaf van hun voertuig en alle belastingen en accijnzen die hierop geheven worden.

De externe kosten vormen de kosten die de autogebruiker niet rechtstreeks betaalt. In een ideaal scenario compenseren de belastingen deze externe kosten. Op dit moment zijn de externe kosten soms lager dan de betaalde belastingen, soms hoger. De gebruiker van een schone wagen die buiten de spits met de wagen rijdt, betaalt meer belastingen dan de externe kosten die hij veroorzaakt. Tijdens spitsmomenten is dit op drukke plaatsen met oudere, minder schone voertuigen vaak anders. Met een juiste variabele beprijzing kan men deze situatie recht trekken zodat de eerste bestuurder minder en de tweede meer zou betalen.

Vaak wordt ook vergeten dat al dat verkeer ook grote maatschappelijke baten genereert. Iedere individuele gebruiker maakt op elk moment de keuze en verplaatst zich pas wanneer de baten van zijn rit groter zijn dan de kost die hij hiervoor ervaart. Bij alle verplaatsingen is het nut dus hoger dan de kost ervan voor de weggebruiker. Hierdoor genereert het verkeer grote maatschappelijke baten zoals het faciliteren van economische activiteit en groei, sociale vooruitgang, een rijkere vrijetijdsbeleving, toegenomen veiligheid.

8. ***Files zijn onvermijdelijk: er kan niks aan gedaan worden, er is gewoon te veel verkeer***

Als er nooit ergens file staat, is er eigenlijk een overinvestering in infrastructuur. Dat geldt evenzeer voor zoveel investeren in trein, tram en bus dat deze er bijna leeg bij rijden. Het is dus ongunstig om een filevrije situatie na te streven, anders gezegd: een beperkte mate van filevorming wijst op een gezond evenwicht tussen vraag en aanbod.

Dat wil niet zeggen dat de huidige files, hun lengte en/of duur onvermijdelijk zijn, zelfs bij het huidige vraagniveau. Ons wegennet zit namelijk vol inefficiënties die aantal, lengte en duur van de files onnodig verhogen: in- en uitvoegpunten waar de verhouding tussen aantal rijstroken en grootte van de verkeersstromen niet klopt, niet optimaal geregelde of gecoördineerde verkeerslichten, kruispunttypes die de vraag niet aankunnen (bv. rotondes op foute plekken)...

Door systematisch alle knelpunten in ons wegennet te analyseren, kan de verkeersafwikkeling er nog een heel stuk beter via het wegwerken van inefficiënties in de infrastructuur en via toepassing van slimme verkeersmanagementmaatregelen. Hiermee zullen files niet verdwijnen, maar ze kunnen wel een stuk korter, zowel in tijd als in lengte, terwijl het verkeer zelf beter doorstroomt.

Bovendien dwingt een onevenwichtige structuur van ons wegennet verkeersstromen om gebruik te maken van wegen die daarvoor niet bedoeld en uitgerust zijn. Men wijst dit al snel met de vinger als 'sluipverkeer', maar in feite is er sprake van ontbrekende schakels of - erger - het ontbreken van een stelsel van regionaal- of stadsontsluitende wegen.