

Veerle Solia

Van: Komimo <info@komimo.be>
Verzonden: maandag 11 juni 2012 9:50
Aan: Veerle Solia
Onderwerp: Meer wegcapaciteit leidt tot meer autoverkeer (nieuwsbrief duurzame mobiliteit 8)

[Is de nieuwsbrief onleesbaar?](#)



Nieuwsbrief Duurzame Mobiliteit

Nummer 8

11/06/2012

Opinie

Meer wegcapaciteit leidt tot meer autoverkeer

Nieuwe weginfrastructuur, zoals geplande capaciteitsuitbreiding voor de Brusselse en Antwerpse Ring, leidt onherroepelijk tot meer wegverkeer. Minder files en minder sluipverkeer zijn belangrijke doelstellingen voor die nieuwe weginfrastructuur, maar als ze niet gepaard gaan met flankerende vraagsturende maatregelen (zoals een tol- of kilometerheffing) en bijkomend aanbod (openbaar vervoer) zal die nieuwe infrastructuur leiden tot meer files en meer sluipverkeer.



Vraag en aanbod

Planners werken met externe factoren die de vraag naar mobiliteit beïnvloeden: bevolking, tewerkstelling, beschikbaar inkomen, autobezit, ... Op die manier stellen ze prognoses op die het verkeersvolume op een bepaald moment in de toekomst 'voorspellen' (ze horen die term niet graag). Interne factoren (prijs en aanbod) worden vaak stiefmoederlijk behandeld door die planners. De prijselasticiteit voor de mobiliteitsvraag hangt af van heel wat factoren, zoals het motief van de verplaatsing en wie effectief de kosten betaalt (tankkaarten) en is zeer belangrijk om met systemen zoals de kilometerheffing de vraag naar mobiliteit te gaan sturen. De effecten van een aanbodswijziging (bijkomende spitsrein of nieuwe weginfrastructuur) heeft een directe invloed op 1 traject, maar indirecte effecten op heel het mobiliteitssysteem.

"Widening roads to ease congestion is like trying to cure obesity by loosening your belt"

Roy Kienitz

Bijkomend aanbod veroorzaakt aanzuigeffect ('induced traffic')

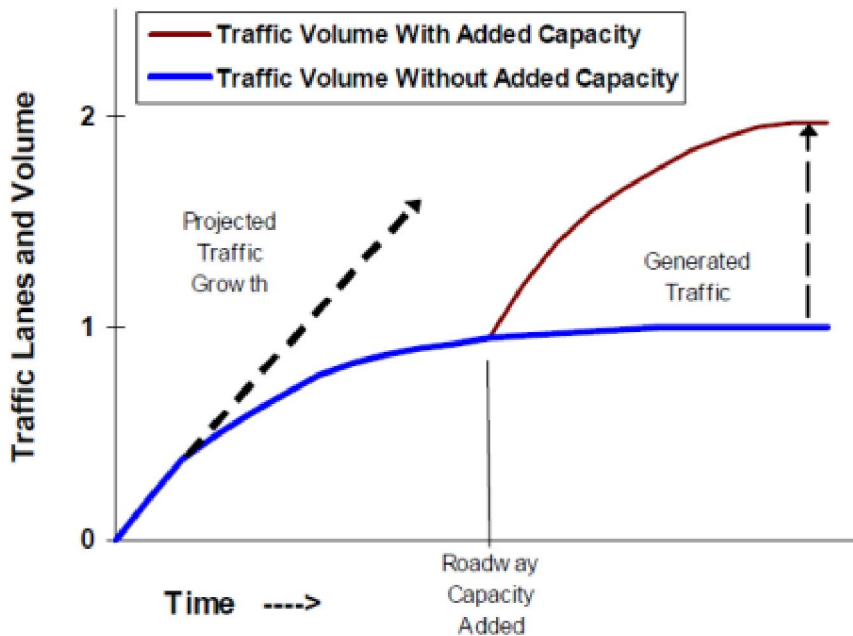
Het aanzuigeffect van nieuwe infrastructuur werd al [uitgebreid gedocumenteerd](#). Toch is het interessant om eens op te sommen uit welke bronnen dat verkeer aangezogen wordt:

- Verkeer dat van route verandert omwille van de bijkomende capaciteit (vaak voorheen sluipverkeer, wat dus positief is voor de leefbaarheid van de omgeving)
- Verkeer dat op een ander tijdstip van de bijkomende infrastructuur gebruik maakt (verkeer dat voorheen de

spits meed)

- Verkeer dat vroeger een ander vervoermiddel gebruikte (modal shift) en carpoolers die nu terug soleren
- Verkeer dat verandert van bestemming omwille van de kortere reistijd
- Bijkomende verplaatsingen van verkeer dat die infrastructuur al gebruikt (maar bijvoorbeeld minder gaat telewerken)
- Op langere termijn gaan werkgevers en werknemers zich op een andere plaats vestigen
- Op lange termijn: een grotere autoafhankelijkheid van de maatschappij.

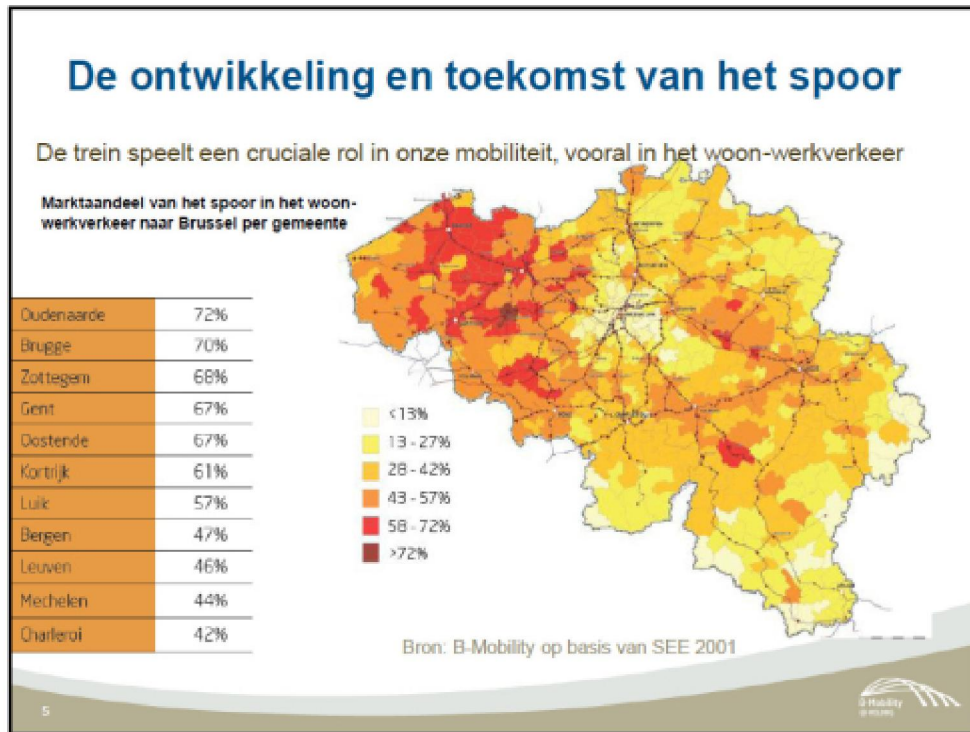
Voor verkeersmodellen is het nagenoeg onmogelijk om rekening te houden met al deze aanzuigeffecten. Zoals je op de grafiek hieronder ziet, evolueert de verkeersintensiteit op langere termijn terug naar een evenwicht en in een verzadigd netwerk is dat de maximale capaciteit van de weg. Onderweg naar dit evenwicht kan de efficiëntie van het netwerk verminderen ([Braess's paradox](#)) waardoor weggebruikers nog langer in de file staan.



Vraagsturend optreden in plaats van bijkomend aanbod

Steeds meer steden kiezen er voor vraagsturend op te treden. Na London heeft ook Stockholm sinds 2005 een [cordonheffing](#) ingevoerd. Uit het project bleek een daling van het verkeer met 20% en 30 tot 50% minder files. De investeringen waren fors: 262 miljoen €, maar volgens de evaluatie betalen die zich op 4 jaar terug. Ook Milaan startte dit jaar met een cordonheffing en naast een sterke daling van het autoverkeer werd een stijging van het gebruik van het openbaar vervoer vastgesteld.

De oplossing voor de fileproblemen rond onze grootsteden ligt in een combinatie van maatregelen, waarbij de overheid enerzijds vraagsturend moet optreden en anderzijds alternatieven aanbieden. Voor Brussel is dat het realiseren van het [GEN](#) en het voorzien van fietssnelwegen. Het is opvallend dat zowel openbaarvervoergebruik als fietsgebruik in de Brusselse rand laag ligt in vergelijking met de rest van Vlaanderen.



Keuzes maken

Een aantal economen stelt dat meer verkeer [geen slechte zaak](#) is. Pendelaars kunnen daardoor grotere afstanden afleggen naar hun werk en bedrijven besparen kosten door goederen sneller en goedkoper te transporteren of delen van de productie te verkassen naar landen met lagere loonkosten. Die economische logica is natuurlijk nefast vanuit een ecologisch of sociaal standpunt en werkt enkel in een wereld met ongelimiteerde grondstoffen.

Tip: Modal Shift organiseert op 25 juni een [studiedag over nieuwe weginfrastructuur](#). 5 sprekers uit binnen- en buitenland komen hun verhaal vertellen en hun alternatieven voorstellen.

Actueel

- 29/05/12: [De Lijn lijdt 19 miljoen euro verlies](#) (*standaard.be*). Na jaren van exponentiële reizigersgroei daalde het aantal reizigers met 0,4%.
- 29/05/12: [Bijna 700 gesubsidieerde elektrische fietsen in Gent](#) (*nieuwsblad.be*). Op 5 maand tijd werd al 188.865 € toegekend.
- 29/05/12: [9 werkgevers gaan voor duurzame woon-werkverplaatsingen](#) (*hildecrevits.be*). Via het Pendelfonds werd 1,2 miljoen € voorzien.
- 30/05/12: [Project Uplace krijgt milieuvergunning](#) (*redactie.be*). [Minister Schauvliege bezwijkt](#) onder de [druk](#) van het [omstreden](#) shopping center [ondanks een negatief advies van de Gewestelijke Milieuvergunningcommissie](#). Onderaan vind je nog enkele reacties op de beslissing.
- 02/06/12: [Crevits: 'Tramlijn via Vilvoorde sowieso van belang, met of zonder Uplace'](#) (*standaard.be*). Er zullen nog centen over zijn voor andere tramprojecten.
- 02/06/12: [GAS-boetes sterk uitgebreid](#) (*standaard.be*). Stadsambtenaren zouden boetes voor parkeerovertredingen kunnen uitschrijven.
- 02/06/12: [Campagne 'Mijn korte ritten' spaart 92.357 kilometer uit](#) (*demorgen.be*).
- 04/06/12: [Veel compensatie voor West-Vlaamse ondernemers](#) (*redactie.be*). 60% van de inkomenscompensatievergoeding voor zelfstandigen ten gevolge van wegenwerken ging vorig jaar naar West-Vlaanderen.
- 05/06/12: [Trajectcontrole op E17 Gentbrugge vrijdag van start](#) (*knack.be*). [Eindelijk!](#) Later komen er [nog een aantal trajecten](#) bij.
- 05/06/12: [Helft jongeren wil tegen 2050 groenere Vlaamse steden](#)



(standaard.be). Een derde wil een autoluwe stad.

- 06/06/12: [Te weinig en te dure treinen naar luchthaven](#) (komimo.be).
- 08/06/12: [Trein rijdt nu trager dan in 1990](#) (demorgen.be). Door langere reistijden probeert de NMBS haar vertragingen weg te werken.
- 08/06/12: [ISA kan de nieuwe veiligheidsgordel zijn](#) (knack.be). Intelligente SnelheidsAdaptatie kan honderden mensenlevens redden.
- 08/06/12: [Fietzers willen nieuw fietspad bij sluiting Brusselse tunnels](#) (hln.be).
- 09/06/12: [Politie klaagt al over trajectcontrole](#) (nieuwsblad.be). Er worden zo'n 1.600 pv's verwacht en de wegpolicie beschikt over onvoldoende mankracht om die te verwerken.
- 10/06/12: [Elke zondag een picknick op de Anspachlaan](#) (standaard.be). 2.000 Brusselaars picknickten voor een beter mobiliteitsbeleid.
- 10/06/12: [Crevits opent Klaverblad Lummen officieel na vijf jaar](#) (demorgen.be).
- 11/06/12: [Zes miljard euro voor openbare werken dankzij gemeenteraadsverkiezingen](#) (standaard.be). En traditiegetrouw zal er volgend jaar een pak minder gewerkt worden.
- 11/06/12: [Verkeersbordendatabank van 20 miljoen werkt niet](#) (LDD/Belang Van Limburg). Het systeem moet gebruiksvriendelijker en toegankelijker worden.

Aankondiging

- 17/06/12: [Optocht voor leefkwaliteit in Antwerpen](#).
- 19/06/12: [Delivering the goods](#). Duurzame oplossingen voor vrachtverkeer over de weg.
- 25/06/12: [De Brusselse Ring, anders bekeken](#). Vijf sprekers uit binnen- en buitenland geven hun invalshoek over de fileproblematiek van de Brusselse Ring.

#Uplace (de leukste tweets)

Op 30 mei nam minister van leefmilieu Joke Schauvliege een omstreden beslissing door de milieuvergunning voor de "[bruisende, verrassende 'all in one' ervaringsbestemming](#)" Uplace goed te keuren. Op Twitter volgde een storm van reacties, de grappigste willen we jullie niet onthouden:

**Filip Watteeuw** @filipwatteeuw 38m
Art 378 vh [#handvest](#) "Als MP Peeters het woord 'kleinhandel' uitspreekt dan draaien de Vl. Ministers 1 maal rond hun as." [#Uplace](#) [#vlareg](#)
Expand

**Lode Vereeck** @vereeck 1h
Aha! Lieten bedoelde dus Schauvliege toen haar mail lekte over "collega's van beton" :-) [#Uplace](#) [#vlareg](#)
Expand

**Riadh Bahri** @Riadh_B 9h
Ah [#Uplace](#) of niet. Ik blijf gewoon naar 'den Turk' gaan. Open 7/7 tot een kot in de avond. Vriendelijk. No blablabla. I love it. [#twexit](#)
Expand

**Michel Baeten** @mbaeten 11h
Vlamingen leven niet op straat, ze leven in hun huis of enkele weken in hun wagen op de ring rond Brussel op weg naar [#Uplace](#).
Expand

**Marc Reynebeau** @ReynebeauM 14h
Geüpdatet Handvest: 'Vlaanderen is een natie met een eigen taal en cultuur, een eigen shoppingcenter en een eigen kerncentrale'.
Expand

**Tinne VdStraeten** @TinneVdS 14h
1 miljoen extra wagens hebben geen milieu-impact. Dat moet ongelooflijk vooruitstrevende wetenschap zijn. [#uplace](#)
Expand

Afzender:

Komimo
Kasteellaan 349a - 9000 Gent
09 331 59 10

[Redactie](#)
[Uitschrijven](#)

Met steun van de
Vlaamse overheid

