

# Gesprek met **Isaak Yperman,** Onderzoeker Transport & Mobility Leuven



**UPTR: Professor Yperman, u bent onderzoeker bij Transport & Mobility Leuven, een onderzoekscentrum dat misschien niet bekend is bij het grote publiek. Kunt u samenvatten wat de hoofdactiviteit van dit centrum is?**

**Isaak Yperman:** Transport & Mobility Leuven analyseert de mobiliteit en onderzoekt de mobiliteitseffecten van beleidsmaatregelen vooraleer deze in de praktijk worden toegepast. Wat is de impact van mobiliteit(smaatregelen) op verkeersstromen, files, reistijden, transportkosten, luchtkwaliteit, geluid, verkeersveiligheid, ...? Wat zijn de maatschappelijke kosten en baten van mobiliteitsmaatregelen? Dat zijn de vragen waarop Transport & Mobility Leuven een antwoord zoekt.

**UPTR: De werken van deze zomer aan het viaduct van Vilvoorde hebben een grote impact gehad op het wegverkeer in heel België in de vorm van extra files, langere reistijden en verkeersomleidingen. Het Vlaams agentschap Wegen en Verkeer had gewaarschuwd voor 15 tot 45 min langer file rijden. Kan men een bedrag plakken op wat die extra verkeershinder de transporteurs kost?**

**Isaak Yperman:** Indien alle vrachtwagens die over het viaduct rijden gemiddeld een extra kwartier tijd verliezen ten gevolge van de werkzaamheden, kan de extra kost voor transporteurs oplopen tot **250.000 euro per dag.**

Ook voor het personenverkeer is er een extra kost die in dezelfde grootteorde ligt.

**UPTR: Hoe komt u tot dit bedrag? Hoe kan men dit herleiden?**

**Isaak Yperman:** Op een doorde-weekse dag rijden er ongeveer 20.000 vrachtwagens over het viaduct van Vilvoorde. Wanneer deze 20.000 vrachtwagens gemiddeld een extra kwartier tijd verliezen, wordt in totaal, door alle vrachtwagens samen, **5.000 uur extra tijd verloren.** Dit tijdverlies gaan we vervolgens monetariseren. Voor een vrachtwagen wordt de kost van het tijdverlies doorgaans op zo'n **50 euro per uur** geschat. Vermenigvuldigen we dit bedrag met het totale extra tijdverlies van 5.000 uur, dan krijgen we een extra kost van 250.000 euro.

Merk op dat het hier om een zeer ruwe schatting gaat. Het extra tijdverlies t.g.v. de wegwerkzaamheden werd niet exact opgemeten. Bovendien zijn er secundaire effecten die heel moeilijk te becijferen zijn, zoals een toegenomen druk op het onderliggende wegennet en het tijdverlies voor personenwagens die wel in de file staan maar eigenlijk niet over het viaduct moeten.

**“ Weten om hoe laat men vertrekt, maar niet wanneer men aankomt... ”**

## “ Op het Belgische wegennet komen tal van structurele files voor ”

**UPTR: De kost van één uur file verschilt afhankelijk van het soort verkeer dat vaststaat, beroeps- of privéverkeer (bijv: privévoertuigen voor vakantiedoeleinden). Kunt u dit toelichten?**

**Isaak Yperman:** De tijdswaardering van een verloren uur in de file verschilt naargelang het voertuigtype en het motief van de verplaatsing. Waar men voor vrachtwagens bijvoorbeeld 50 euro per verloren uur rekent, wordt de tijdswaardering voor een personenwagen eerder op 10 euro per uur geschat. Daarbij kan nog een onderscheid gemaakt worden naar zakelijk personenverkeer (bv. 20 euro per uur) en recreatief verkeer (minder dan 10 euro per uur).

Wanneer de ruim 100.000 personenwagens die op een doordeweekse dag over het viaduct van Vilvoorde rijden elk gemiddeld een extra kwartier tijd verliezen, dan bedraagt de totale extra kost voor het personenverkeer (via dezelfde rekensom) eveneens 250.000 euro.

**UPTR: Dit bedrag geldt voor allerlei soorten files, niet enkel voor wegenwerken. Hebt u nog andere voorbeelden becijferd?**

**Isaak Yperman:** Op 10/02/2010 zorgde **hevige sneeuwval** voor **totale chaos** op het Belgische wegennet. De files waren ruim 4 keer langer dan op een normale werkdag. De congestiekost op het snelwegennet werd toen op 2 miljoen euro geschat,

het volledige wegennet samen (inclusief secundaire wegen) was goed voor een **filekost van 10 miljoen euro**.

Deze congestiekost hield nog geen rekening met de kosten die voortvloeien uit het te laat aankomen op het werk, het missen van afspraken, het niet op tijd in de winkelrekken geraken van vrachtwagenladingen, etc... Dat is niet te becijferen.

**UPTR: Al bij al is het globale bedrag, astronomisch hoog! Welke oplossingen bestaan er volgens u om dit bedrag te beperken ?**

**Isaak Yperman:** Hoe kleiner het tijdverlies in de file, hoe kleiner ook de economische schade. Er is een verschil tussen incidentele files en structurele files. Incidentele files ontstaan t.g.v. onvoorziene of speciale omstandigheden, zoals incidenten, extreme weersomstandigheden, of evenementen. Deze files zijn extra hinderlijk vanwege hun onvoorspelbaar karakter. Incidentele files kunnen beperkt worden in een robuust wegennet, dat o.a. door het voorzien van reservecapaciteit en terugvalopties beter bestand is tegen verstoringen. Zo'n robuust wegennet creëert natuurlijk niet in een handomdraai. Momenteel onderzoekt Transport & Mobility Leuven in samenwerking met de KULeuven hoe ons huidige wegennet robuuster gemaakt kan worden om incidentele files terug te dringen.

Structurele files ontstaan dagelijks op locaties waar de verkeersvraag groter is dan de beschikbare capaciteit. Op het Belgische wegennet komen tal van structurele files voor. Om deze te reduceren zijn er twee mogelijkheden: ofwel verhoog je de capaciteit, ofwel beperk je de verkeersvraag. **Op een aantal knelpuntlocaties kan je de capaciteit uitbreiden door middel van relatief eenvoudige ingrepen zoals het herorganiseren van weefbewegingen en voorsorteerstroken, of het intelligenter aansturen van lichtenregelingen.** Het beperken of beheersen van de verkeersvraag kan gebeuren door middel van een **slimme kilometerheffing**, waarbij het tarief afhankelijk is van locatie, tijdstip en voertuigtype. Zo zal het tarief hoger zijn in spitsperiodes op filegevoelige locaties. Bij optimale prijszetting **voor zowel vracht- als personenwagens** wordt de beschikbare capaciteit van het wegennet benut, zonder dat files ontstaan. Eigenlijk betaal je om filevrij te kunnen rijden. Maar de prijs daarvoor is kleiner dan de kost van de verloren uren in de file!

**UPTR: Wat denkt u over het idee van UPTR om gepresteerde uren volgens aangepast werkschema fiscaal voordelig te maken, om tot een gedragswijziging te komen die mensen er toe aan te zetten om af te stappen van de vaste werkuren waardoor de wegen tijdens de spits dichtslibben?**

**Isaak Yperman:** Dergelijk voorstel is tot op zekere hoogte vergelijkbaar met het systeem van slimme kilometerheffing, waarbij buiten de spits rijden goedkoper uitvalt dan binnen de spits rijden. Daarbij kan een **gunstig effect** verwacht worden op de spreiding van het verkeer, wat aanleiding geeft tot kortere files en een efficiënter gebruik van het wegennet.

**UPTR:** Volgens het O.C.W. is een toename van voertuigen met 10%, niet gelijk aan 10% meer files, maar wel liefst 50% ! Deelt u deze analyse?

**Isaak Yperman:** Het verband tussen toename van voertuigen en toename van files is sterk afhankelijk van locatie (en tijdstip). Op locaties waar de capaciteit van het verkeerssysteem reeds bereikt is, kan een toename in voertuigen van 10% zelfs aanleiding geven tot een verdubbeling van reistijden. Anderzijds zijn er locaties waar het verkeerssysteem nog ver van het verzadigingspunt af is, en daar zal een toename in voertuigen van 10% nauwelijks effect hebben op reistijden of filelengtes. Om het effect van een globale toename op het hele Belgische wegennet te becijferen is verder onderzoek nodig.



### Staten-Generaal verkeersveiligheid: UPTR pleit voor een herziening van de reglementering op de rij- en rusttijden

**UPTR wil het debat herlanceren over de herziening van de sancties in verband met de reglementering op de rij- en rusttijden.**

De principes van deze regelgeving dateren reeds uit 1985 en zijn vandaag de dag steeds minder afgestemd op de realiteit van het verkeer en mobiliteit van de 21ste eeuw. De transporteurs wensen dat er (eindelijk eens) rekening wordt gehouden met de steeds terugkerende verkeersopstoppingen, zonder dat dit de verkeersveiligheid van alle wegg-ebruikers schaadt.

België is vandaag een permanent wegenwerf... De files en de opstoppingen worden van dag tot dag minder voorzienbaar, terwijl de reglementering op de rij- en rusttijden onflexibel blijft. Indien een vrachtwagen 5 kilometer rijdt in één uur, registreert de tachograaf één uur rijtijd.

Het gebeurt vandaag dikwijls dat een chauffeur die geblokkeerd zit in een file, zich in de situatie bevindt waar hij wettelijk gezien zou moeten stoppen (en de motor stilleggen...) opdat zijn tachograaf een verplichte pauze zou registreren.

Wanneer hij geblokkeerd staat in de files, net als de andere weggebruikers, is dit uiteraard niet mogelijk. De tachograaf zal automatisch een inbreuk registreren voor overschrijding van de rijtijd !

UPTR wil aantonen dat in dit type situatie, overmacht (meer en meer...) een rol speelt. Er is geen enkele intentie om fraude te plegen, geen enkel economisch voordeel (integendeel...), noch (schuldig) verzuim van kennis van de reglementering. Het betreft hier een samenloop van onvoorziene omstandigheden (her-stellingswerken, ongevallen, opstopping, etc.).

In feite vraagt UPTR slechts een minimum aan begrip en een rationele verdraagzaamheid met betrekking tot de moeilijkheden die de transporteurs en hun chauffeurs ondervinden op een steeds meer overbelast wegennet.