

Vraag nr. 52
van 21 oktober 1998
van de heer CHRISTIAN VAN EYKEN

Mobiliteit – Elektronische verkeersgeleiding

Mobiliteit is geen nieuw probleem. Sedert jaren wordt er gewezen op de gevaren van de verkeersellende in ons land, en meer bepaald in de stedelijke gebieden en langs de grote invalswegen. De tot hiertoe gevoerde acties blijken geen resultaat te geven, aangezien het verkeer meer en meer stilstaat.

Volgens Febiac, in een studie over de evolutie van de personenmobiliteit in ons land, blijkt zelfs dat het aantal reizigers per kilometer via openbaar vervoer lichtjes gedaald is tussen 1970 en 1996, terwijl in dezelfde periode het verkeer over de weg bijna verdriedubbelde.

Enkele van de door Febiac vooropgestelde oplossingen voor een duurzame mobiliteit in de 21ste eeuw zijn :

- soepele arbeidstijden, aangezien het verkeer geconcentreerd is op 4 uur, tussen 7 en 9 uur 's morgens en van 16 tot 18 uur 's avonds ;
 - een verandering in de tijden voor het lossen en laden van vrachtwagens ;
 - een elektronische verkeersgeleiding.
1. Zijn er reeds resultaten bekend van elektronische verkeersgeleiding in België of het buitenland ?
 2. Bestaan er hieromtrent experimenten bij ons ? Zijn er plannen in die richting ?

Antwoord

De basis voor een effectief verkeersbeheer bestaat uit een correct en actueel inzicht in de verkeerssituatie.

De eerste prioriteit voor het Vlaams Gewest ligt dan ook in de uitbouw van een overkoepelend verkeersinformatiesysteem. Opzet is alle beschikbare verkeersparameters afkomstig van zowel tellussen, televisiecamera's als meteostations, evenals de gegevens van de eigen wegenwachters, rijkswacht en politiediensten, vervoersmaatschappijen en automobielfederaties (Touring Mobilis, wegenwachters) te integreren, om aldus te komen tot een unieke, gevalideerde verkeersinformatie. Deze zal

vervolgens maximaal worden verspreid naar de radio, de media en/of de dienstverleners en zal ook toelaten om actief in te grijpen in de verkeersafwikkeling.

Een tweede fase bestaat in de implementatie van verkeersbeheerscentra, waarbij minstens in een afzonderlijk centrum voor de grootstedelijke gebieden Antwerpen, Brussel en Gent, alsook voor het Vlaamse autosnelwegennet buiten deze zones is voorzien. De oprichting van een gecombineerd verkeersinformatiecentrum/verkeersbeheercentrum "Vlaanderen" is thans aangevat in Antwerpen (Wilrijk), waar het knooppunt van communicatielijnen en de bestaande overwachingsdienst van het Vlaams Gewest voor kunstwerken en technische installaties een opportuniteit biedt.

Eens de structuur bestaat, kunnen aspecten van de eigenlijke "elektronische verkeersbeheersing" op ruimere schaal worden geïmplementeerd. Mogelijke opties die worden overwogen, zijn : snelheids-harmonisatie, filestaartbeveiliging, toeritdosering, meteowaarschuwingen, verkeerslichtenbeïnvloeding, adviezen van alternatieve reiswegen en rekeningrijden. De realisatie steunt op een afgewogen kader van elkaar ondersteunende maatregelen en middelen, zoals portieken met veranderlijke borden, radioberichtgeving, RDS-TMC (Radio Data System – Traffic Message Channel) en/of (mobiele) seingevers.

In eerste instantie wordt gedacht aan een toepassing in een ruime straal rond Antwerpen, teneinde deze economische poort te behoeden voor verder dichtslippen. In de ons omringende landen zijn overigens positieve effecten meetbaar ten gevolge van de invoering van telematica.

Een voorzichtige aanpak is evenwel aangewezen aangezien :

- de positieve effecten niet gelijklopend zijn met de grootte van de investeringen (met andere woorden : op zeker ogenblik genereert een bijkomende investering geen positieve effecten meer, zoals bijvoorbeeld in Nederland) ;
- vlotter verkeer een toename van de verkeersvraag genereert. Gelijklopende maatregelen in verschillende domeinen (onder andere fiscale stimuli) zijn aangewezen om tot een duurzame ontwikkeling te komen.

