



WWW.BEAUTOMOTIVE.BE

WE DRIVE THE FUTURE.



Vous êtes ici > [Home](#) > Dossiers

10% MEER MOTORFIETSEN, 40% MINDER FILE! (NOVEMBER 2011)

Inderdaad! Indien 10% van de automobilisten op filegevoelige trajecten en piekmomenten zou kiezen voor een gemotoriseerde tweewieler, dan verminderd de file met 40%. Dat blijkt uit een recente studie die Transport & Mobility Leuven heeft uitgevoerd voor FEBIAC.

Maar het kan nog sterker: indien 25% van de autopedelaars een motorfiets of scooter zou nemen, dan is er van files al helemaal geen sprake meer...

Het promoten van de gemotoriseerde tweewieler is zonder twijfel het meest haalbare, betaalbare en realistische scenario om files en hun negatieve gevolgen snel, grondig en doeltreffend aan te pakken. Het verminderen van de verkeerscongestie en het verbeteren van de luchtkwaliteit vormen belangrijke uitdagingen voor onze mobiliteit en onze maatschappij. Motorfietsen bieden op beide vlakken een realistische en doeltreffende oplossing. Daarom is het belangrijk dat de politieke wereld in het mobiliteitsdebat ruimere aandacht geeft aan de rol van de gemotoriseerde tweewielers in ons verkeer.

Case-study: effect op verkeersafwikkeling

Omdat motorfietsen minder fysieke ruimte innemen, gaat het verkeer duidelijk vlotter wanneer meer pendelaars hun wagen aan de kant laten staan en zich per motorfiets naar het werk begeven. In de studie die Transport & Mobility Leuven heeft uitgevoerd, wordt de concrete impact op verkeersafwikkeling bestudeerd aan de hand van een case study waarbij het verkeer op het snelwegtraject E40 Leuven-Brussel in een typische ochtendspits nauwkeurig gesimuleerd wordt. Dat gebeurt eerst in een referentiescenario en vervolgens in een scenario waarbij een modale verschuiving optreedt van personenwagen naar de motorfiets. Het referentiescenario geeft de verkeersafwikkeling in de huidige situatie weer. Het Link Transmissie Model (LTM), dat ontwikkeld werd aan de KULeuven, (Yperman (2007)), simuleert verkeersstromen in netwerken op realistische wijze.

Het is een dynamisch model dat de evolutie van de verkeersstoestand weergeeft. Het proces van file-opbouw en file-afbouw wordt in detail gemodelleerd. Dit state-of-the-art model leent zich uitstekend tot het simuleren van files en voortplanting van files in grote verkeersnetwerken.

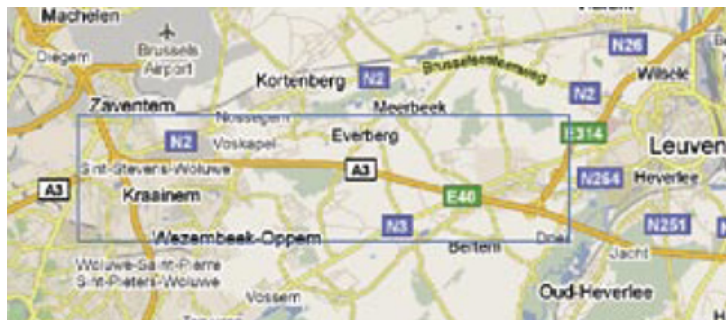


Fig.1: Het beschouwde studiegebied tussen Leuven en Brussel

Vandaag ontstaat de file op dat traject rond 6u40 ter hoogte van Sterrebeek. De file groeit snel aan, waardoor de reistijd op het traject Leuven-Brussel toeneemt. Om 7u50 staat de start van de file ter hoogte van Leuven. Een ritje Leuven-Brussel duurt dan haast een kwartier langer dan buiten de spits. Vanaf 8 uur begint de file langzaam op te

TWITTER

RT @AutoCampus_NLD: Zelfrijdende auto's vanaf morgen de weg op <http://t.co/zQX0owwdJG> <http://t.co/OZ0IKg8MpJ> via @telegraaf

[Lire](#)

RT @FODMobVerv: #WebDIV zal onbereikbaar zijn van dinsdag 30/6 17u tot woensdag 1/7 14u dr onderhoudswerken. Onze excuses vr dit ongemak @A...

[Lire](#)

RT @ACEA_eu: Average new car #CO2emissions dropped by 33.7%: 123.4g in 2014 compared to 186g in 1995 | <http://t.co/bcPNTul5eu> <http://t.co/s...>

[Lire](#)

Progressions en juin également pour les VU légers (+26%), VU lourds -16 tonnes (+39%), VU lourds +16 tonnes (+56%) et motos (+25%).

[Lire](#)

lossen, om 9u10 is de file verdwenen. In dit referentiescenario dat voor de studie is genomen, tellen wij in totaal 1925 voertuigverliesuren per dag. Dat is de tijd die door alle voertuigen samen werd verloren. Wanneer we op dit traject en tijdens deze spitsperiode 10% van de auto's vervangen door motorfietsen of scooters, dan zijn de effecten op de file sprekend. De file vormt zich nog steeds in Sterrebeek om 6u40, maar ze groeit duidelijk minder snel aan en ze reikt ook minder ver, ergens tot halverwege Sterrebeek en Bertem. Het tijdverlies bedraagt nooit meer dan 6 minuten en de file is veel sneller opgelost, al om 8u30 is ze verdwenen. In dit scenario tellen we 706 verliesuren, een reductie van liefst 63%! Indien we – enigszins ambitieus - niet 10% maar 25% van de auto's zouden vervangen door motorfietsen, dan is er van files, van verliestijden en van filekost al helemaal geen sprake meer.

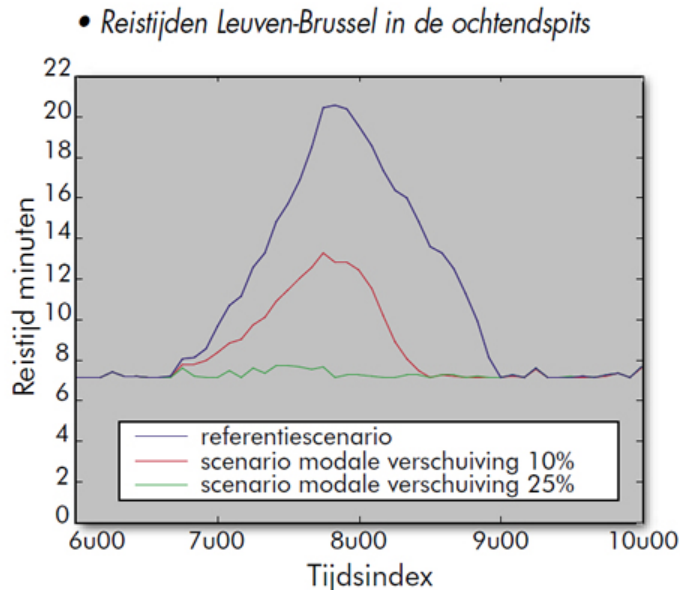


Fig. 2: Reistijd op de E40 tussen Leuven en Sint-Stevens-Woluwe in de ochtendspits in het referentiescenario en in de scenario's met modale verschuiving.

“Indien 25% van de autopendelaars een motorfiets of scooter zou nemen, dan is er van files al helemaal geen sprake meer.”

Rekening houden met het aanzuigeffect

Bij het bepalen van de impact van deze vrijwillige modale shift van auto naar motor, wordt rekening gehouden met een aanzuigeffect op het hoofdwegennet. Dit verduidelijken we even. Omdat het verkeer op de snelweg vlotter gaat wanneer er meer motoren en minder auto's gebruik van maken, dan zullen meer mensen kiezen voor de snelweg. Daardoor zal gemiddeld genomen ongeveer 2% extra verkeer worden aangetrokken, zo leert het onderzoek. Nog anders gesteld: wie tot nu toe de hoofdwegen vermeed en koos voor het onderliggende wegennet (inclusief het hinderlijke sluipverkeer!), die zal meer geneigd zijn om de hoofdwegen te gebruiken. Maar zelfs wanneer we rekening houden met dit aanzuigeffect, dan nog treedt voor de case study Leuven-Brussel een reductie in voertuigverliesuren op van 40% t.o.v. het referentiescenario.

“Omdat het verkeer op de snelweg vlotter gaat wanneer er meer motoren en minder auto's gebruik van maken, zullen meer mensen kiezen voor de snelweg.”

Voor het hele hoofdwegennet: een besparing van €350.000 per dag!

We kunnen dit onderzoek ook extrapoleren naar het gehele hoofdwegennet. In de studie 'Analyse van de congestie in België' (Maerivoet S. & I. Yperman (2008)) werd vastgesteld dat op het hoofdwegennet in België dagelijks door alle voertuigen samen ongeveer 37.000 verliesuren worden opgelopen. Wanneer hierin ten gevolge van de modale verschuiving een reductie van 40% optreedt, kunnen dagelijks ongeveer 15.000 voertuigverliesuren worden uitgespaard. Combineren we deze waarde met een tijdswaardering van 23.76 €/u per voertuig, dan bekomen we een totale tijdsbaat van ongeveer 350.000 € per dag ten gevolge van de modale verschuiving van personenwagens naar motorfietsen. Om de tijdsbaat te bepalen wordt de reistijd gemonetariseerd. Voor pendelverkeer veronderstellen we een tijdswaardering van 21.6 €/u per reiziger (bron: De Ceuster (2010)). Anders uitgedrukt heeft een pendelaar er 21.6 € voor over om een uur reistijd uit te sparen in de spitsperiode. Combineren we dit cijfer met de gemiddelde bezettingsgraad van 1,1 reizigers per voertuig, dan krijgen we een tijdswaardering van 23.76 €/u per voertuig voor pendelverkeer.

Positieve effecten op het milieu

Naast de enorme winst die wordt geboekt op het vlak van beperking van de fileuren en de filekost, vaart ook het milieu wel bij de modale verschuiving van auto naar gemotoriseerde tweewieler. Een recente motorfiets stoot immers minder schadelijke stoffen uit dan een gemiddelde personenwagen en ook de uitstoot van CO₂ is kleiner. De totale externe emissiekost (de omrekening van milieubelasting in kost voor de maatschappij) van motorfietsen ligt 21% lager dan die van een gemiddelde personenwagen. Bij alle snelheden liggen de externe emissiekosten van motorfietsen (type 4-takt, ≤ 250 cc, emissieklasse Euro 3) lager dan deze van een gemiddelde personenwagen. Voor beide voertuigcategorieën zijn de externe emissiekosten het kleinst bij een gemiddelde snelheid van 60 à 70 km/u.

• Externe emissiekosten

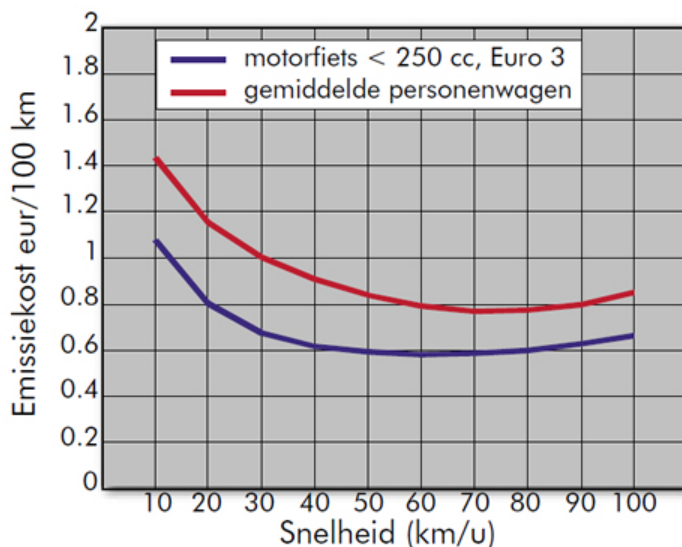


Fig. 3: Externe emissiekosten voor motorfietsen en personenwagens op snelwegen in functie van de gemiddelde snelheid.

In het scenario dat hierboven werd ontwikkeld, ligt de totale emissiekost 6% lager wanneer 10% van de auto's wordt vervangen door motorfietsen. 1% hiervan kan worden toegeschreven aan de vervanging van auto's door motorfietsen zelf, 5% is het gevolg van de vlottere verkeersafwikkeling. In de toekomst zal deze (nu nog vrij beperkte) milieuwinst gevoelig toenemen wanneer respectievelijk in 2014 (Euro 3), 2017 (Euro 4) en 2020 (Euro 5) nieuwe en steeds strengere emissienormen voor motorfietsen van kracht worden.

Aandachtspunt: de veiligheid

Toch mogen wij niet blind zijn voor eventuele negatieve gevolgen van deze modal shift. De veiligheid is er daar een van. FEBIAC is daarom al veel langer pleitbezorger van onder andere een goede rijopleiding en van een goede regeling van het rijden in en tussen de files. Dat laatste is inmiddels op wettelijk vlak geregeld, en ook een hervorming van het rijbewijs staat op stapel. Daarnaast is het een feit dat een grotere aanwezigheid van tweewielers in het verkeer een bewustwording creëert bij de automobilist. Door meer en frequenter motorrijders te zien, wordt er met hen ook meer rekening gehouden. Het kan het wederzijds begrip en respect op de weg alleen maar bevorderen.

Voorzieningen voor motorrijders

In steden moeten voldoende aangepaste parkeervoorzieningen voor gemotoriseerde tweewielers worden voorzien. Motoren en scooters zijn een wezenlijk onderdeel van de mobiliteitsmix, en worden dat in de toekomst vast nog meer. Zoals bij fietsparkings doen deze speciale parkeervoorzieningen het wildparkeren afnemen en verminderen ze het risico op diefstal van het voertuig. De motorfietsparkeerplaatsen zijn uitgerust met in de grond verankerde systemen en zijn zo ontworpen dat auto's er niet kunnen parkeren.

Op die manier zijn deze plaatsen veilig en steeds ter beschikking van de motorrijders. Een realistisch richtcijfer is om voor elke 20 autoparkeerplaatsen een motorfietsparkeerplaats te voorzien. Meer aanbevelingen zijn te vinden in de "Brochure voor wegbeheerders" van het BIVV.

"In steden moeten voldoende aangepaste parkeervoorzieningen voor gemotoriseerde tweewielers worden voorzien."

Besluit

Indien 10% van alle autopendelaars op de hoofdwegen de auto inruilt voor een motor of scooter, dan wordt het aantal verliesuren in de file dagelijks met 15.000 uur beperkt en daalt de filekost met 350.000 euro per dag. Files worden korter en lossen sneller weer op. Bovendien treedt er een aanzuigeffect op naar de hoofdwegen dat het onderliggende wegennet ontlast en sluipverkeer beperkt. De studie van Transport & Mobility Leuven laat slechts één conclusie toe: gemotoriseerde tweewielers zijn een efficiënt, haalbaar en schoon alternatief voor de auto en zijn een onmisbaar onderdeel van congestiebestrijding op onze wegen. U kan de volledige resultaten van de studie "Pendelen per motorfiets: een impactanalyse" door Transport & Mobility Leuven (21 september 2011) op eenvoudige aanvraag bij FEBIAC bekomen.

