

Drie vragen aan verkeerskundige Eric Caelen over mobiliteit in de toekomst

“Onze lintbebouwing maakt goed openbaar vervoer moeilijk”

Als verkeerskundige met meer dan dertig jaar ervaring heeft Eric Caelen heel wat kennis en ideeën over mobiliteit nu en in de toekomst. Raak legde hem drie vragen voor.

Tekst: Siegmund Hermans

Is elektrisch rijden de toekomst?

“Nee, want de grondstof voor het produceren van batterijen is te schaars, en bovendien dient dezelfde grondstof ook voor het fabriceren van batterijen voor alle draadloze toepassingen, van snoerloze boormachines tot tablets. Vroeg of laat komt ook aan de voorraden van deze grondstof een einde.

Ten tweede moet de elektriciteit die we opslaan in deze batterijen ook ergens vandaan komen. Die zal moeten geproduceerd worden. Ik ben er niet van overtuigd dat de windmolenparken en zonnepanelen voldoende capaciteit zullen hebben om alles op elektriciteit te laten draaien. Zelfs vandaag produceren we niet voldoende groene stroom om aan de huidige noden te voldoen. Stel dat alle voertuigen op elektriciteit zullen rijden, hebben we een veel grotere capaciteit aan stroomproductie nodig.

Daarnaast verwachten critici dat door elektrisch rijden het aantal ongevallen zal stijgen omdat elektrische voertuigen geluidloos zijn. In het Brusselsse hebben we vastgesteld dat er meer voetgangers betrokken zijn in ongevallen met trams omdat de nieuwe generatie trams veel stiller rijden.

Er bestaan andere alternatieven, bijvoorbeeld waterstof. In Duitsland rijden er al voertuigen op deze brandstof rond. Het is een technologie die reeds jaren zeer betrouwbaar werkt, en Hyundai heeft een redelijk betaalbaar voertuig op waterstof in productie. In België is er echter slechts één station waar waterstof kan getankt worden, in Halle. Het is onmogelijk om vanuit Oost- of West-Vlaanderen wekelijks een ritje te maken naar Vlaams-Brabant om te gaan tanken.”



Hoe zit het met de aanpassing aan infrastructuur en wetgeving die nodig zijn voor autonoom rijden?

“De nodige aanpassingen in de wetgeving om autonoom rijden mogelijk te maken, zijn reeds opgenomen in het nieuwe verkeersreglement. Er zijn vier categorieën van zelfrijdende voertuigen, gaande van auto’s met rij-assistentie tot volledig autonoom rijdende voertuigen. In de nieuwe verkeerswet zijn de eerste twee categorieën al opgenomen. Het probleem is dat dat nieuwe verkeersreglement maar niet landt, ondanks dat het een vereenvoudiging is ten opzichte van de huidige verkeerswet en beter aansluit bij de Europese richtlijnen.

De aanpassingen aan de infrastructuur zijn al begonnen. Zowel in Vlaanderen als Brussel wordt er gewerkt aan een verkeersbordendatabank. In Brussel staan we daar al verder mee en gebeurt het ondertussen in real time: wanneer een verkeersbord wordt geplaatst, wordt het ook onmiddellijk opgeno-



men in de databank. In Vlaanderen hinkt men wat achterop. Ook denkt men aan het invoeren van ISA (Intelligent Speed Adaptation), een databank waarop alle maximaal toegelaten snelheden worden opgenomen. In een tweede fase, waar we nu aan werken, ook in real time. Wanneer door een ongeval, file of werken de snelheid op een weg tijdelijk gereduceerd wordt, wordt dit onmiddellijk opgenomen in deze ISA. Autonoom rijdende voertuigen zijn gelinkt met de databank en zullen dus steeds met een aangepaste snelheid rijden. Tot op heden is enkel het open systeem getest. Daarin kan de bestuurder het systeem overrulen om sneller en dus té snel te gaan rijden. Hij moet daarvoor echter wel het gaspedaal dieper intrappen waarbij hij meer weerstand zal voelen dan normaal, zodat hij ervaart dat hij het systeem overrulet. Er is ook een gesloten systeem dat niet overruled kan worden.”

‘In functie van mobiliteit, maar ook milieu en leefbaarheid, zullen mensen hun gewoontes moeten aanpassen’



Hoe zullen bestuurders zich in de toekomst moeten aanpassen om mobiliteit mogelijk te maken?

“In functie van mobiliteit, maar ook milieu en leefbaarheid, zullen mensen vooral hun gewoontes moeten veranderen. Het bezit van een voertuig moet minder belangrijk worden. Dat zien we vaker bij jongeren. Zij zijn meer bezig met milieu en leefbaarheid en geven minder om het bezit van een voertuig. Maar ook deze jongeren verplaatsen zich graag. Wat begint op te komen zijn verschillende vormen van carsharing, en ik geloof dat dat de toekomst is. Tenzij je beroepshalve veel kilometers moet afleggen, ben je het goedkoopste af met carsharing. Bovendien bespaar je op milieu, en dat is de dag van vandaag een grotere uitdaging. Anderzijds zullen we ook anders moeten gaan wonen. Door onze lintbebouwing wordt het heel moeilijk een dekkend en betaalbaar

netwerk van openbaar vervoer te organiseren. We zullen van overal verspreid wonen terug meer naar een kern moeten gaan, waar we met z'n allen dichter en geconcentreerder bij mekaar wonen en leven. Dan zijn minder lijnen en haltes nodig en kan het openbaar vervoer beter georganiseerd worden. De betonstop waarvan de laatste jaren sprake is, is ook in functie van onze toekomstige mobiliteit belangrijk. Onze noorderburen scoren op veel vlakken beter wat hun mobiliteit betreft, en dat is een gevolg van een veel beter doordachte en volgehouden stedenbouwwisje. Nederlanders wonen veel geconcentreerder en in kleinere woningen. Maar is de Vlaming bereid enkele toegevingen te doen op vlak van comfort in functie van milieu en mobiliteit?”