

WORKING PAPER NR. 2004-01

Het Belgische verkeer in cijfers

**Steven Logghe
Filip Vanhove**

Januari 2004

Samenvatting

“Het gaat slecht met het verkeer in België”, is een vaak gehoorde uitspraak. Maar hoe slecht gaat het dan wel? Uitgaande van tellingen op autosnelwegen is voor het eerst een grondige analyse van de Belgische verkeerssituatie opgemaakt. In 2002 werden op de Belgische snelwegen 26,2 miljard kilometers verreden. Daarbij verloren we 9 miljoen uren in de file, wat de maatschappij 114 miljoen € kostte. Al dat verkeer bracht het milieu ook schade toe, ter waarde van 360 miljoen €.

Trefwoorden

Snelwegen, congestie, kosten, milieu, filetop 25

Sinds de jaren zeventig wordt het verkeer op onze autosnelwegen geteld. Daarvoor zijn magnetische tellussen in het asfalt aangebracht. Ter hoogte van elke op- en afrit registreren deze de snelheid en het aantal wagens dat er passeert. De laatste jaren worden ook telcamera's ingezet om het verkeer te meten.

De verkeerssituatie op het volledige net van snelwegen wordt op die manier in kaart gebracht. De snelheid en het debiet van de verkeersstroom zijn per minuut gekend in een centrale computer. Daaruit kan na verwerking bruikbare verkeersinformatie gehaald worden. De reizigers worden daarna via de radio of het internet geïnformeerd over de verkeersstoestand.

Sinds enkele jaren worden al deze telgegevens ook bijgehouden in een grote database. Op die manier worden een pak gegevens verzameld over het verkeer op snelwegen. Door statistische analyses van deze gegevens ontstaan kengetallen over het verkeer op onze snelwegen.

Transport & Mobility Leuven, een jonge spin-off van de KULeuven, heeft in opdracht van de Federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer deze gegevens voor het eerst geïnterpreteerd. Daarvoor zijn verschillende rekenmethodes ontwikkeld om deze schat aan gegevens in overzichtelijke getallen te bundelen. Voor 2002 levert dit al nieuwe wijsheden en inzichten op.

Voertuigkilometers

In 2002 reden we met ons allen 26,2 miljard kilometers over Belgische autosnelwegen. Dat is ongeveer een derde van alle voertuigkilometers over het volledige Belgische wegennet. Twee derde van het autosnelwegverkeer gebeurt in het Vlaamse landsgedeelte. De snelwegen rond Brussels nemen 4,9 miljard kilometers voor hun rekening, de Antwerpse 3,9 miljard.

Door het jaar zit er weinig schommeling op het aantal kilometers. Verrassend is dat januari en december de kalmste maanden zijn, terwijl het hoogste aantal kilometers in de zomermaanden wordt verreden. Zaterdag en zondag zijn de rustigste dagen met telkens een goede 11% van alle kilometers. Op vrijdag worden het meeste aantal kilometers afgehaspeld (17% van alle voertuigkilometers).

Filetop 25

Per locatie wordt gekeken of er een file staat. Voor 2002 is per telpost berekend hoe lang er file stond per werkdag. Op basis van die gemiddelde fileduur is een filetop 25 opgesteld. Alle namen in deze top klinken bekend in de oren uit de verkeersinformatie.

Strombeek-Bever heeft de twijfelachtige eer om deze top te openen. Op de Brusselse buitenring stond er daar gemiddeld 4uur en 42 minuten file per werkdag. Verder zijn er nog drie andere Brusselse locaties met meer dan 3 uur file per werkdag. Op de binnenring in Wemmel, alweer Strombeek-Bever en Vilvoorde kan je dagelijks de file terugvinden.

Het valt op dat Brusselse ring met zeven vermeldingen binnen de top 10 gevoeliger is voor files dan Antwerpen. Op de Antwerpse ring is de kans op file het hoogst in Borgerhout, Berchem en in de Kennedy tunnel.

Ook de Brusselse invalswegen scoren sterk. Het valt op dat de meeste files voorkomen in de rijrichting van Brussel. Dit komt omdat de ochtendspits korter maar heviger is. De avondspits duurt langer en dit brengt minder file met zich mee. Toch zien we uit de tellingen dat er 's avonds meer verkeer Brussel verlaat dan dat er 's morgens binnenrijdt. Dit komt omdat er 's morgens meer sluipverkeer is richting Brussel net door het groter aantal ochtendfiles. Vele mensen rijden 's morgens via een gewone weg naar Brussel en gaan via de snelweg terug naar huis.

Nagenoeg heel de filetop 25 bestaat uit Brusselse en Antwerpse snelwegen. Enkel de Leuvense A2 ter hoogte van Wilsle valt min of meer buiten deze twee grootsteden. Maar ook op de A2 is het echter vooral verkeer richting Brussel dat in deze file staat.

De filetop 25 van 2002

	Weg	Plaats	Rijrichting	Fileduur
1	R0	Strombeek-Bever	buitenring	4:42
2	R0	Wemmel	binnenring	3:44
3	R0	Vilvoorde	binnenring	3:44
4	R0	Strombeek-Bever	binnenring	3:05
5	A3-E40	Sterrebeek	richting Luik	2:50
6	R0	Tervuren-Vier armen	binnenring	2:37
7	R1	Borgerhout	richting Gent	2:30
8	R0	Zaventem	buitenring	2:21
9	R0	Jette	binnenring	2:20
10	R1	Berchem	richting Nederland	2:19
11	R0	Wezembeek-Oppem	binnenring	2:16
12	R1	Kennedy Tunnel	richting Gent	2:13
13	R0	Leonard kruispunt	buitenring	2:08
14	A3-E40	Sterrebeek	richting Brussel	2:05
15	A10-E40	Affligem	richting Brussel	2:03
16	A10-E40	Ternat	richting Brussel	2:03
17	R0	Machelen	binnenring	2:02
18	A14-E17	Burcht	richting Antwerpen	1:59
19	A4-E411	Jezus-Eik	richting Brussel	1:57
20	R0	Wemmel	buitenring	1:57
21	A1-E19	Vilvoorde	richting Brussel	1:57
22	A2-E314	Wilsele	richting Brussel	1:55
23	A13-E313	Wommelgem	richting Antwerpen	1:55
24	R1	Deurne	richting Gent	1:51
25	R0	Jette	buitenring	1:49

De filetop 25 op basis van de gemiddelde duur van de file op een werkdag in 2002. Naast de gemiddelde fileduur wordt het wegnummer, de plaats en de rijrichting weergegeven in de tabel.

Verliesuren

Doordat er te veel verkeer is, daalt de snelheid op de snelweg. Zowel tijdens de file als tijdens druk verkeer doen we iets langer over dezelfde afstand. Met z'n allen verliezen we daardoor reistijd op de snelwegen. Uitgaande van berekeningen op basis van de gedetailleerde verkeerstellingen krijgen we een zicht op deze verliestijd.

Over heel 2002 verloren personenauto's 8,3 miljoen uren en vrachtwagens negenhonderdduizend uren op de autosnelweg. Vooral tijdens de maanden april, mei en september loopt dit sterk op. Juli en in mindere mate augustus zijn de maanden waarin het minste reistijd verloren gaat. Tijdens de zomermaanden worden echter het grootste aantal voertuigkilometers afgelegd. Toch gaat dit drukker verkeer niet gepaard met meer files en hogere reistijden. Blijkbaar spreidt het toeristische verkeer zich beter dan het typische woonwerk verkeer tijdens de rest van het jaar. Het wordt dus duidelijk dat een spreiding van verkeer in de zomermaanden ervoor zorgt dat er minder files zijn, terwijl er meer kilometers afgelegd worden.

Op dinsdag en donderdag verliezen we het meest tijd op de autosnelweg. Op vrijdag worden het meest kilometers afgelegd, maar staat er van alle werkdagen het minste file. Ook hier is er een zekere spreiding merkbaar waarbij de avondspits vrij vroeg start op vrijdag en daardoor tot minder files leidt. Zaterdag wordt er het minste reistijd verloren. Slechts 1,5 % van alle reistijd wordt op zaterdag verloren, terwijl er toch ook 11% van alle kilometers wordt verreden.

Congestiekosten

Tijd is geld, en doordat we tijd op de weg verliezen, verliezen we eigenlijk ook geld. De kost van congestie – een mooier woord voor files – hangt nauw samen met de tijd die we op de weg verliezen en de financiële waarde van die tijd.

De waarde van tijd is voor iedereen verschillend. We onderscheiden daarom verschillende groepen reizigers die elke hun eigen tijdswaardering hebben. Vrachtwagens hebben de hoogste waarde. Voor een vrachtwagen is men gemiddeld bereid om 46 € te betalen om een uur sneller ter plaatse te zijn. Zakenreizigers hebben 22 € over om een uur te winnen terwijl de waarde voor pendelaars 6 € en voor de overige automobilisten op 4 € wordt vastgesteld.

Daarmee verder rekenen levert voor 2002 een filekost van 114 miljoen euro op. Per werkdag kostte de file 460.000 €. Op een zaterdag is dat slechts 33.000 €. Drie kwart van alle filekosten wordt rond Antwerpen en Brussel verloren en Vlaamse snelwegen nemen 92% van de kosten op zich. Hierbij moeten we opmerken dat de Brusselse ring hoofdzakelijk een Vlaamse snelweg is. Een werkdag in mei veroorzaakte 624.000 € aan congestiekosten terwijl dat in juli slechts 227.000 € was.

Milieu effecten

Het verkeer brengt ook schade toe aan het milieu. De uitstoot van chemische stoffen kan op basis van de meetgegevens berekend worden. Daarbij speelt de samenstelling van het wagenpark een belangrijke rol.

Per jaar worden 22.000 ton stikstofoxiden (NOx) en 3.800 ton vluchtige organische componenten uitgestoten. Verder kwam 1.300 ton fijne stofdeeltjes vrij.

Telkens valt op dat de vrachtwagens ongeveer de helft van de uitstoot voor hun rekening nemen. Nochtans leggen vrachtwagens geen vijftien procent van alle kilometers af.

De uitstoot van het verkeer daalt de laatste jaren. Dit is vooral te danken aan verbeterde verbrandingsmotoren. Enkel voor de uitstoot van het broeikasgas CO₂ is er nog geen verbetering in zicht.

De impact van deze chemische stoffen kan ook in geld uitgedrukt worden. De hinder op mens en milieu veroorzaakt namelijk kosten. Deze kosten liepen voor het snelwegverkeer op tot 360 miljoen euro. 80% daarvan wordt door fijn stof veroorzaakt.

Evoluties en verwachtingen

De cijfers geven een overzicht van de verkeersproblematiek. Grondiger studiewerk is echter vereist om evoluties zichtbaar te maken. Verder kan ook de situatie op het lager wegennet en van het openbaar vervoer in kaart gebracht worden. Zonder grondige beleidsmaatregelen kunnen we verwachten dat het aantal voertuigkilometers, de verliesuren en de files zullen toenemen. Mogelijk daalt de globale impact op het milieu door de sterk verbeterde voertuigmotoren. In 2004 zal door werkzaamheden vooral de hinder rond Antwerpen aanzienlijk toenemen.