



VERKEERSINDICATOREN

SNELWEGEN VLAANDEREN

2018

COLOFON

Titel	Verkeersindicatoren snelwegen Vlaanderen 2018		
Dossiernummer	19004		
Dossierbeheerder	Dr. Stefaan Hoornaert		
Opgesteld door	Dr. Stefaan Hoornaert		
Gereviseerd door	Herman Vanuytven		
Versie	v0.1	Ontwerp versie	01/02/2019
	v1.1	Eerste versie (zonder voertuigverliesuren 2018)	04/02/2019
	v1.2	Tweede versie (met voertuigverliesuren 2018)	05/02/2019

VLAAMS VERKEERSCENTRUM
 Lange Kievitstraat 111-113 bus 40
 2018 Antwerpen
 verkeerscentrum@vlaanderen.be

www.verkeerscentrum.be



12.1	Langetermijnevolutie.....	58
12.1.1	Vergelijking dagdelen per invloedsg gebied	59
12.1.2	Vergelijking invloedsg gebieden per dagdeel	61
12.1.3	Bespreking evolutie	63
12.2	Variatie over de maanden	70
12.3	Variatie over de dagen van de week	73
13	Files per snelweg.....	75
13.1	Filezwaarte en fileduur per snelweg	76
13.1.1	R0 Buitenring Brussel	78
13.1.2	R0 Binnenring Brussel	80
13.1.3	R1 Buitenring Antwerpen (ring 2)	82
13.1.4	R1 Binnenring Antwerpen (ring 1)	84
13.1.5	R2 (Beveren ==> Antwerpen-Haven)	86
13.1.6	A1/E19-Noord (Breda ==> Antwerpen).....	88
13.1.7	A1/E19-Noord (Antwerpen ==> Breda).....	90
13.1.8	A1/E19-Zuid (Antwerpen ==> Brussel).....	92
13.1.9	A1/E19-Zuid (Brussel ==> Antwerpen).....	94
13.1.10	A2/E314 (Heerlen ==> Leuven)	96
13.1.11	A2/E314 (Leuven ==> Heerlen)	98
13.1.12	A3/E40 (Luik ==> Brussel)	100
13.1.13	A3/E40 (Brussel ==> Luik)	102
13.1.14	A4/E411 (Namen ==> Brussel)	104
13.1.15	A10/E40 (Oostende ==> Brussel)	106
13.1.16	A10/E40 (Brussel ==> Oostende)	109
13.1.17	A13/E313 (Luik ==> Antwerpen)	112
13.1.18	A13/E313 (Antwerpen ==> Luik)	114
13.1.19	A14/E17 (Rijsel ==> Antwerpen)	116
13.1.20	A14/E17 (Antwerpen ==> Rijsel)	118
13.1.21	A21/E34 (Eindhoven ==> Ranst)	120
13.1.22	Algemene tendensen files per snelweg	122
13.2	Aandeel wegen in totale filezwaarte	123
14	Voertuigverliesuren	128
14.1	Aandeel voertuigverliesuren in totaal gepresteerde voertuiguren.....	129
15	Trajectreistijd	130
15.1	Reisbetrouwbaarheid	131
15.2	Reistijdfactor	132
16	(Hinder)ongevallen	133

////////////////////////////////////

1 INLEIDING

Dit rapport heeft tot doel om het verkeer en de verkeersafwikkeling op de Vlaamse snelwegen te kwantificeren aan de hand van een aantal kengetallen of indicatoren. Het baseert zich hierbij op objectieve waarnemingen zoals verkeerstellingen en verkeersinformatieberichten over files en ongevallen.

Het rapport beschrijft in de eerste plaats de situatie in 2018, doch het gaat ook in op de evolutie ten opzichte van de voorbije jaren.

Naast globale cijfers voor het totale snelwegennet worden ook meer gedetailleerde gegevens gerapporteerd voor specifieke regio's, individuele wegen of wegsegmenten. Eveneens gebeurt dit voor verschillende voertuigklassen (vrachtverkeer, niet-vrachtverkeer), dagtypes of dagdelen.

Het Verkeerscentrum publiceert deze jaarlijkse rapporten sinds 2010.

Gewijzigde berekeningsmethodes vanaf jaarrapport 2015

Vanaf het jaarrapport 2015 is de rapportage inhoudelijk gewijzigd ten opzichte van de voorgaande edities. Een aantal nieuwe indicatoren werden aan het rapport toegevoegd. Nog belangrijker is dat ook de berekeningsmethode van een aantal van de al eerder gerapporteerde indicatoren werd gewijzigd.

Om de meerjarenevolutie in kaart te kunnen brengen zonder trendbreuk ingevolge de gewijzigde berekeningsmethode werden in de jaarrapporten 2015 en volgende ook de cijfers van de voorgaande jaren herberekend volgens de nieuwe methode.

Hierdoor wijken de cijfers in de rapporten 2015 en volgende af van de cijfers in de oudere jaarrapporten, voornamelijk wat betreft de file-indicatoren in hoofdstukken 11, 12 en 13.

In hoofdstuk 4 komen de gewijzigde berekeningsmethodes en definities in meer detail aan bod.

Gewijzigde titel vanaf jaarrapport 2015

De titel van het rapport werd gewijzigd van 'Verkeersindicatoren Hoofdwegennet Vlaanderen' in 'Verkeersindicatoren Snelwegen Vlaanderen'. Dit is correcter aangezien de cijfers ook betrekking hebben op de snelwegen die niet tot het Vlaamse hoofdwegennet behoren (de A19 en de stukken van de R4 en de A12 met snelwegstatuut).

A11 Brugge – Knokke-Heist sinds september 2017 mee vervat in de indicatoren

Op 1 september 2017 werd tussen Brugge en Knokke-Heist een nieuw deel van de snelweg A11 opengesteld voor het verkeer. Dit was vanaf de eerste dag volwaardig uitgerust met camera's en detectielussen waardoor het nieuwe stuk A11 vanaf begin september 2017 mee vervat zit in de verkeersindicatoren voor de Vlaamse snelwegen.

In hoofdstuk 5.6 worden een aantal kengetallen voor de nieuwe A11 gerapporteerd.



2 CIJFERS BESCHIKBAAR OP INTERNET

2.1 JAARRAPPORTEN

De jaarlijkse rapporten 'Verkeersindicatoren Snelwegen Vlaanderen' (voorheen 'Verkeersindicatoren Hoofdwegenet Vlaanderen'), beschikbaar vanaf 2010, kunnen worden gedownload via

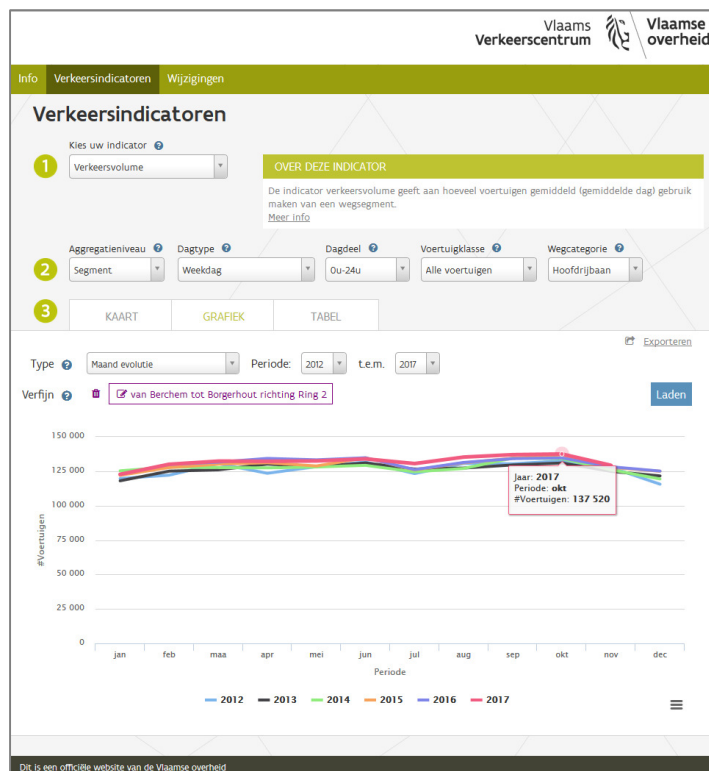
<http://www.verkeerscentrum.be/> → menu 'indicatoren'

2.2 INTERACTIEVE WEBTOOL

Cijfermateriaal over verkeersvolumes, de verkeersafwikkeling, reistijden, ongevallen en het verkeersgedrag kan ook worden opgevraagd door middel van een interactieve webtool. Deze is terug te vinden via

<http://www.verkeerscentrum.be/> → menu 'indicatoren' of

<http://indicatoren.verkeerscentrum.be/>



De digitale tool bevat veel meer informatie dan het relatief beperkte jaarrapport, dat slechts een bloemlezing is van de belangrijkste tendensen.

De tool bevat meer indicatoren en wordt, in tegenstelling tot het jaarrapport, maandelijks aangevuld met de meest recente cijfers.

Aan de hand van zoekcriteria (onder meer regio, weg, dagtype, dagdeel, voertuigtype, etc.) bepaalt de gebruiker zelf welke cijfers worden gerapporteerd en onder welke vorm (kaart, grafiek of tabel).

De webtool biedt tevens de mogelijkheid om de achterliggende data op te vragen van de kaarten in hoofdstukken 5, 8 en 9.

Omwille van de beschikbaarheid van deze tool worden niet alle cijfers, achterliggend aan de grafieken in dit jaarrapport, expliciet opgelijst.



Dekkingsgraad van het meetnet 'Meten in Vlaanderen'

Het meetnet 'Meten in Vlaanderen' werd de voorbije jaren stelselmatig uitgerold over de Vlaamse snelwegen waardoor de dekkingsgraad ook geleidelijk aan toenam.

Eind 2018 ontbreekt nog volgende installatie van de basislaag:

- E40/A10 Aalter (herinrichting complex)

(*)

Omwille van de onvolledige dekking werden cumulatieve indicatoren op basis van de meetdata van het meetnet 'Meten in Vlaanderen', waarbij de data wordt geaggregeerd over een weg of een gebied, nog niet opgenomen in de rapportages tot en met 2014. De evolutie in de indicatorwaarden zou dan immers mede het gevolg kunnen zijn van het feit dat er meer wegsegmenten werden bemeten.

In 2015 was de dekking nog niet helemaal volledig maar is het aantal niet bemeten wegsegmenten beperkt. Daarom worden vanaf de rapportage 2015 voor het eerst ook een aantal cumulatieve indicatoren opgenomen in het jaarrapport.

A11 Brugge – Knokke-Heist

Op 1 september 2017 werd tussen Brugge en Knokke-Heist een nieuw deel van de snelweg A11 opengesteld voor het verkeer. Dit was vanaf de eerste dag volwaardig uitgerust met camera's en detectielussen waardoor het nieuwe stuk A11 vanaf begin september 2017 mee vervat zit in de verkeersindicatoren voor de Vlaamse snelwegen.



De invloedsgebieden en hun grenzen worden weergegeven in onderstaande figuur. De grenzen op de snelwegen worden aangeduid met de naam van het op- en afrittencomplex. De grenzen buiten de snelwegen zijn arbitrair aangezien de indicatoren enkel betrekking hebben op de snelwegen.



Wijziging m.b.t. de invloedsgebieden vanaf jaarrapport 2015

De jaarrapporten 2015 en volgende werden inhoudelijk gewijzigd ten opzichte van de voorgaande edities.

Toekenning files aan de gebieden

De wijze waarop files uit de event data aan een invloedsgebied worden toegekend, is fundamenteel gewijzigd.

In de oude methode werd een file over haar volledige lengte toegekend aan een gebied op basis van de locatie van de kop van de file. Zo werd een file van Wetteren tot Ternat volledig aan gebied Brussel toegewezen (cf. Ternat ligt in het gebied Brussel).

In de nieuwe methode wordt een file proportioneel toegewezen aan verschillende gebieden op basis van de ligging van de individuele wegsegmenten die in file staan. Zo zal, in het voorbeeld van de file van Wetteren tot Ternat, het deel Wetteren tot Erpe-Mere worden toegewezen aan Gent terwijl het deel Erpe-Mere tot Ternat wordt toegekend aan Brussel.

Door de nieuwe methode wordt meteen ook het probleem vermeden van overlappende files, die zich in de event data voordoen. Hierdoor wijzigen niet enkel de cijfers voor de invloedsgebieden maar ook deze voor gans Vlaanderen.

Afbakening gebieden

Bijkomend werd de afbakening van de invloedsgebieden licht gewijzigd.

Op de E17 werd de grens tussen Gent en Antwerpen verschoven van Lokeren naar Waasmunster.

Op de E40 werd de grens tussen Gent en Brussel verschoven van Aalst naar Erpe-Mere.

Om de meerjarenevolutie in kaart te kunnen brengen zonder trendbreuk ingevolge de gewijzigde methode werden in de jaarrapporten 2015 en volgende ook de cijfers van de voorgaande jaren herberekend met de nieuwe methode.

Hierdoor wijken de cijfers af van de cijfers in de oudere jaarrapporten (vóór 2015).



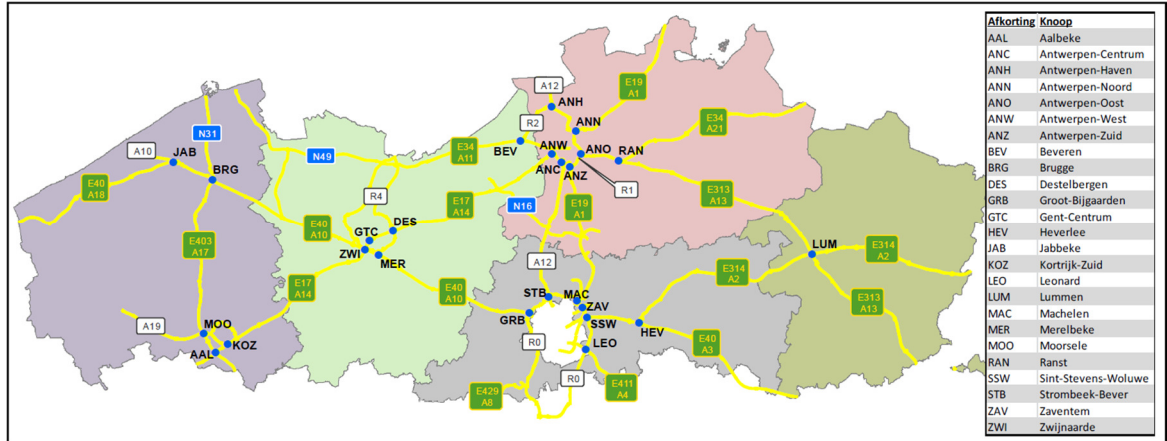
- **knooppunt**



Een knooppunt is de kruising van twee (of meer) snelwegen. Op een knooppunt kan men de ene snelweg verlaten en de andere snelweg vervoegen. Bijvoorbeeld het knooppunt Antwerpen-Zuid waar de E19 en de A12 samenkomen met de R1

Voor de naamgeving van de knooppunten wordt gebruik gemaakt van de officiële namen die de weggebruiker op het terrein tegenkomt op de witte borden met zwarte opschriften, zoals hiernaast.

De situering van de verschillende knooppunten en hun naam wordt hieronder weergegeven.



- **personenwagenequivalenten (pwe)**

Aangezien vrachtwagens meer plaats innemen op de weg dan niet-vrachtwagens en deze bijgevolg een verhoudingsgewijs groter deel van de beschikbare wegcapaciteit innemen worden vrachtwagens vaak omgezet naar personenwagenequivalenten. Hierbij wordt 1 vrachtwagen gelijk gesteld aan X personenwagenequivalenten. In de literatuur varieert de waarde van X. In Vlaanderen wordt hiervoor de waarde 2 gebruikt.

- **reisbetrouwbaarheid (per traject)**

De reisbetrouwbaarheid per traject is een maat voor de variabiliteit van de reistijd over een traject en in die zin een maat voor de voorspelbaarheid van de reistijd.

De indicator baseert zich op al de reistijdwaarden (per minuut) over het traject gedurende de voorbije 12 maanden. Alle voertuigen binnen de minuut krijgen dezelfde reistijd. Daardoor zijn er evenveel reistijdwaarden als passanten. De mediaan hiervan wordt beschouwd als de normale reistijd. Een reistijd binnen een marge van 20% (pos of neg) rond de mediaan reistijd wordt als betrouwbaar bestempeld. Een reistijd buiten deze marge is onbetrouwbaar.

Deze indicator geeft aan hoeveel procent van de reistijden over het traject gedurende de voorbije 12 maanden betrouwbaar waren. M.a.w. de indicator reisbetrouwbaarheid per traject stelt het percentage voertuigen voor, die aan het begin van het traject starten en potentieel dit traject afleggen, dat op tijd komt of anders gezegd die een betrouwbare (voorspelbare) reistijd hebben ervaren.



- **reisbetrouwbaarheid (globaal)**

De reisbetrouwbaarheid globaal is een maat voor de variabiliteit (of m.a.w. de voorspelbaarheid) van alle reistijden op het volledige Vlaamse snelwegennet.

De indicator reisbetrouwbaarheid globaal is een afgeleide van de indicator 'reisbetrouwbaarheid per traject'. Het aggregeren van deze laatste over alle vooraf gedefinieerde trajecten leidt tot een globaal cijfer voor het Vlaamse snelwegennet.

Hiertoe wordt het gewogen gemiddelde genomen van de reisbetrouwbaarheden van de individuele trajecten. De gewichten zijn de tellingen aan het begin van het traject. Drukke trajecten wegen bijgevolg zwaarder door in het eindcijfer dan kalme trajecten.

De indicator geeft aan hoeveel procent van de reistijden op alle trajecten op het snelwegennet gedurende de voorbije 12 maanden betrouwbaar waren. M.a.w. de indicator reisbetrouwbaarheid globaal stelt het percentage voertuigen voor dat op tijd komt of anders gezegd die een betrouwbare (voorspelbare) reistijd hebben ervaren en dit over alle trajecten heen.

- **reistijd**

De reistijd op een wegsegment of een traject wordt berekend uit alle op het segment of traject aanwezige snelheidsmetingen door middel van het CTA-reistijdalgoritme, ontwikkeld door de KULeuven. Dit algoritme houdt rekening met de voorwaartse propagatie van de verkeerskenmerken bij vlot verkeer en de terugwaartse propagatie ervan bij file. De snelheidsmetingen zijn afkomstig van het meetnet 'Meten in Vlaanderen' waardoor per minuut de reistijd kan worden bepaald.

- **reistijdfactor (per traject)**

De reistijdfactor per traject is een maat voor de afwijking van de 'normale reistijd' of 'ervaren reistijd' ten opzichte van de free flow reistijd op het traject.

$$reistijdfactor\ traject = \frac{normale\ reistijd\ traject}{free\ flow\ reistijd\ traject}$$

De indicator baseert zich op al de reistijdwaarden (per minuut) over het traject gedurende de voorbije 12 maanden. Alle voertuigen binnen de minuut krijgen dezelfde reistijd. Daardoor zijn er evenveel reistijdwaarden als passanten. De mediaan hiervan wordt beschouwd als de normale reistijd.

- **reistijdfactor (globaal)**

De reistijdfactor globaal geeft aan op hoeveel procent van alle trajecten op de Vlaamse snelwegen de reistijdfactor onder een bepaalde drempel (norm) blijft.

De indicator reistijdfactor globaal is een afgeleide van de indicator 'reistijdfactor per traject'. Het aggregeren van deze laatste over alle vooraf gedefinieerde trajecten leidt tot een globaal cijfer voor het Vlaamse snelwegennet.

Hiertoe wordt de reistijdfactor van individuele trajecten vergeleken met een vooropgestelde norm. Hiervoor wordt de norm gebruikt die wordt gehanteerd door Rijkswaterstaat in Nederland, namelijk 1.5 voor de reistijdfactor voor trajecten op snelwegen tussen steden (A-wegen) en 2.0 voor trajecten op stedelijke ringwegen (R-wegen).

De indicator geeft aan hoeveel procent van de trajecten onder de vooropgestelde norm blijft.



- **traject**

Een traject is een sequentie van aaneengesloten wegsegmenten, steeds gesitueerd op de hoofdrijbaan van de snelweg.

Het volledige snelwegennet werd opgedeeld in standaard trajecten. Op de ringwegen lopen deze van knooppunt tot knooppunt (bijvoorbeeld het traject tussen Antwerpen-Zuid en Antwerpen-Oost). Op de radiale snelwegen werd in de meeste gevallen nog een tussenpunt als grens gekozen (bijvoorbeeld het stuk snelweg tussen de knooppunten Lummen en Ranst bestaat uit twee trajecten, nl. Lummen tot Geel-West en Geel-West tot Ranst). Een traject loopt nooit over een knooppunt heen.

De trajecten worden gebruikt voor de indicatoren met betrekking tot reistijden.

- **verkeersprestatie**

Verkeersprestatie is de afstand die door de voertuigen samen wordt afgelegd. De verkeersprestatie op een wegsegment is gelijk aan het verkeersvolume op het segment vermenigvuldigd met de lengte van het segment. Deze wordt uitgedrukt in voertuigkm of kortweg km. Verkeersprestatie kan, in tegenstelling tot verkeersvolume, gesommeerd worden (cumulatieve indicator) om de verkeersprestatie te bepalen over een groep van wegsegmenten.

- **verkeerssamenstelling**

De verkeerssamenstelling geeft aan hoe de verkeersstroom is samengesteld op een bepaalde plaats (wegsegment) in een bepaalde rijrichting.

Dit is een afgeleide van verkeersvolume, nl. het aandeel (%) van een bepaalde voertuigklasse in het totale verkeersvolume.

- **verkeersvolume**

Verkeersvolume of verkeersintensiteit is het aantal voertuigen dat op een bepaalde plaats (wegsegment) passeert in een bepaalde rijrichting. Deze maakt gebruik van de tellingen van de detectielussen (Meten in Vlaanderen).

Indien er meerdere meetposten aanwezig zijn op het wegsegment wordt het gemiddelde bepaald over de verschillende meetposten.

- **verzadigingsgraad (per wegsegment)**

De verzadigingsgraad van een wegsegment geeft aan wat de benutting is van de capaciteit van het segment. In voorliggend rapport wordt deze gedefinieerd als

$$\text{verzadigingsgraad} = \frac{\text{verkeersvolume per dagdeel}}{\text{aantal rijstroken} * \text{uurcapaciteit rijstrook}}$$

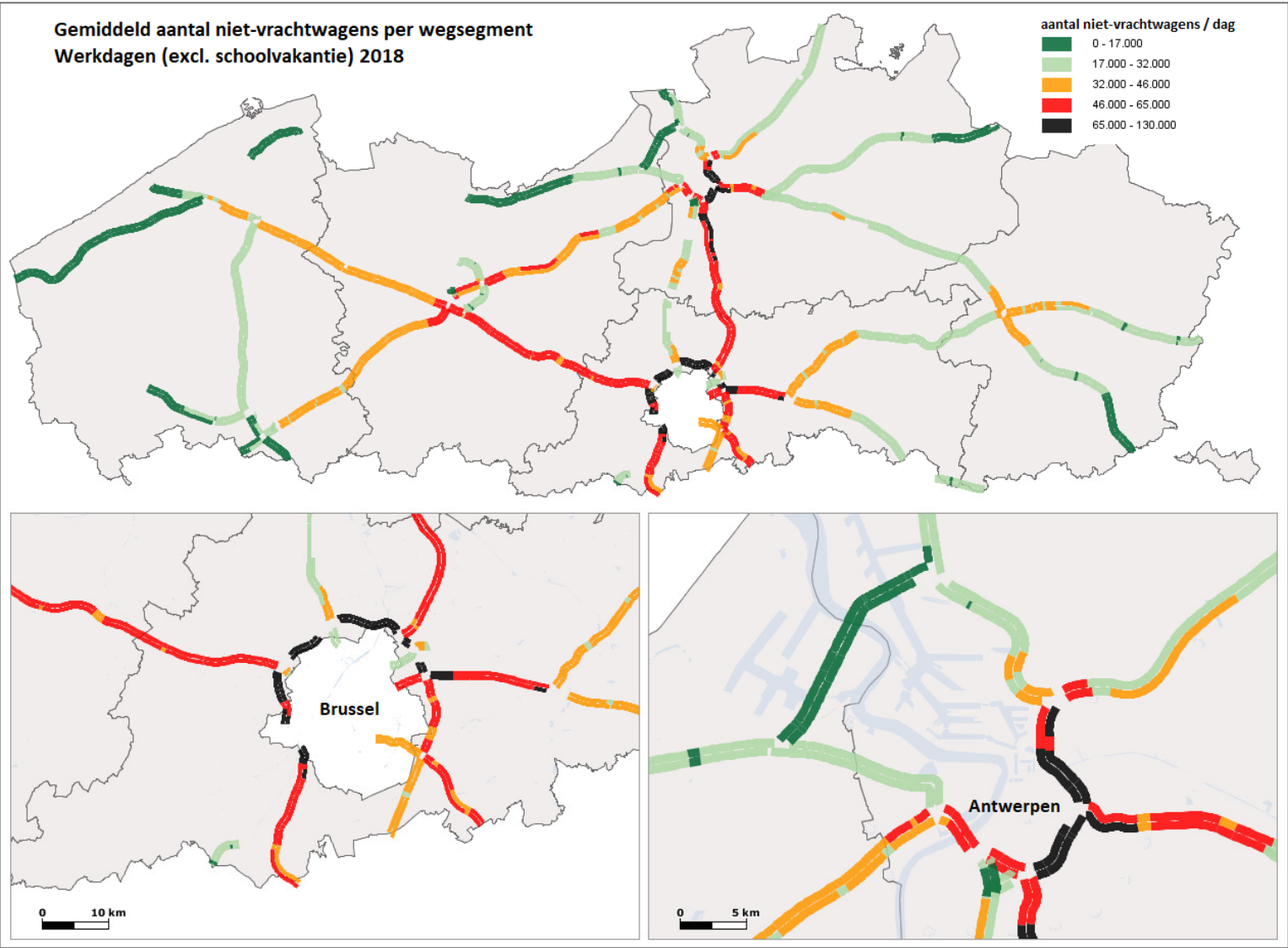
Dit is m.a.w. de klassieke intensiteit/capaciteit-verhouding (I/C-waarde) doch vermenigvuldigd met de duur van het beschouwde dagdeel. Deze wordt daardoor uitgedrukt in aantal uur, nl. het aantal uur dat nodig is om de huidige verkeersvolumes te kunnen verwerken.

Verkeersvolume en uurcapaciteit worden hierbij uitgedrukt in personenwagenequivalenten of pwe (definitie zie verder). Voor de uurcapaciteit van een rijstrook wordt de waarde van 2 200 pwe genomen.

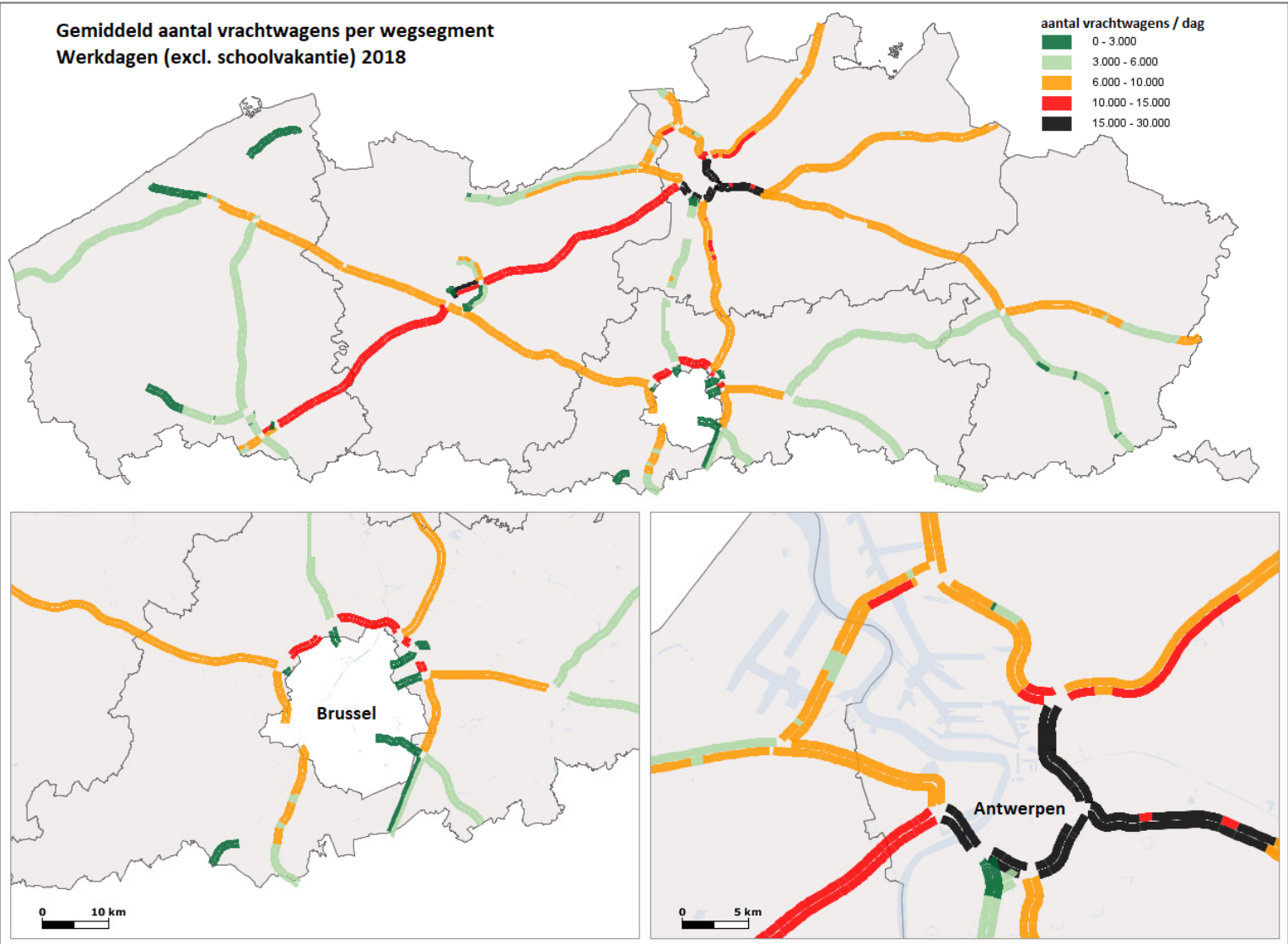
Een snelwegsegment wordt beschouwd als verzadigd indien de verzadigingsgraad groter is dan 10 uur in het geval van het dagdeel dag.



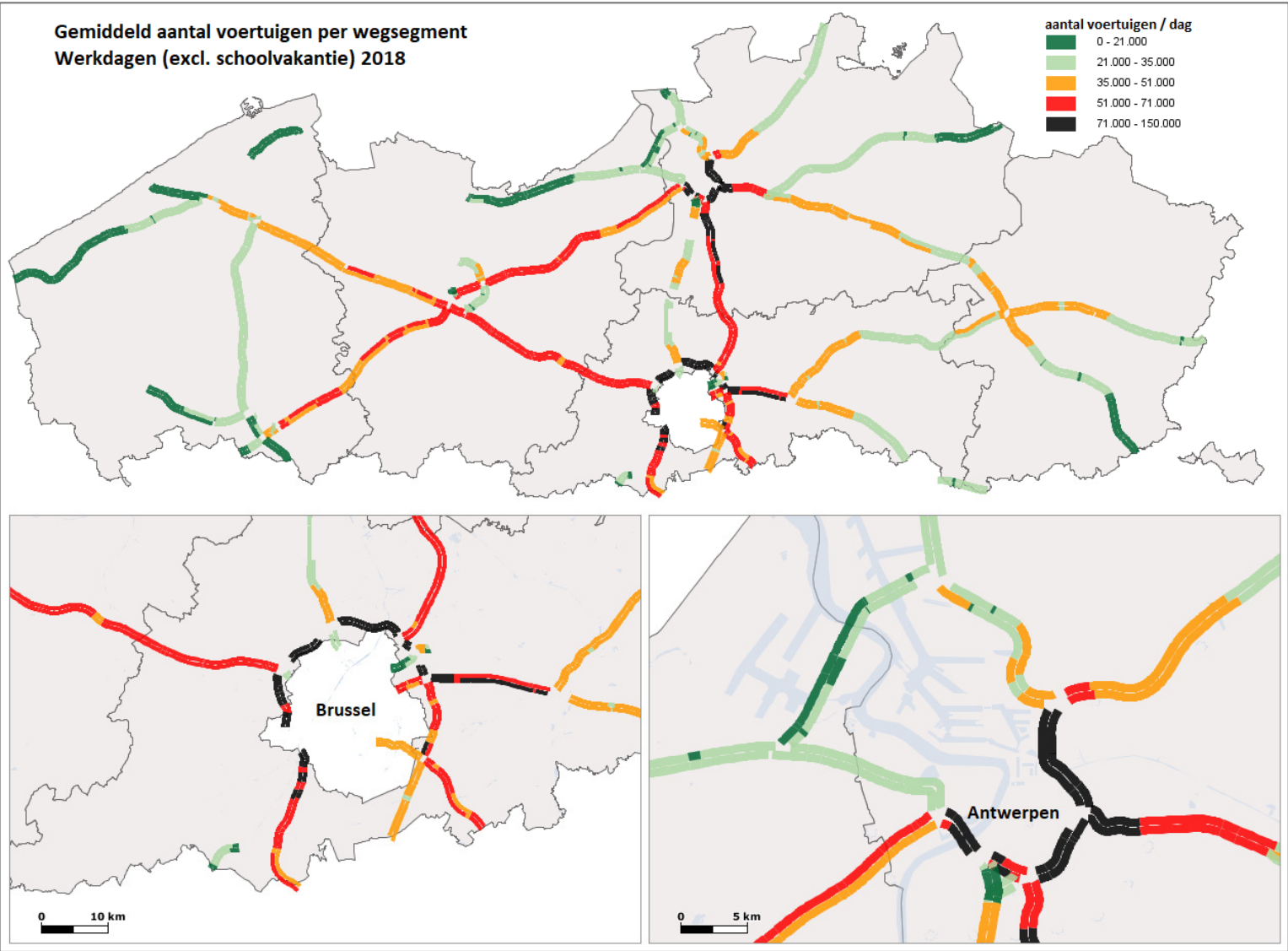
5.1 NIET-VRACHTVERKEER



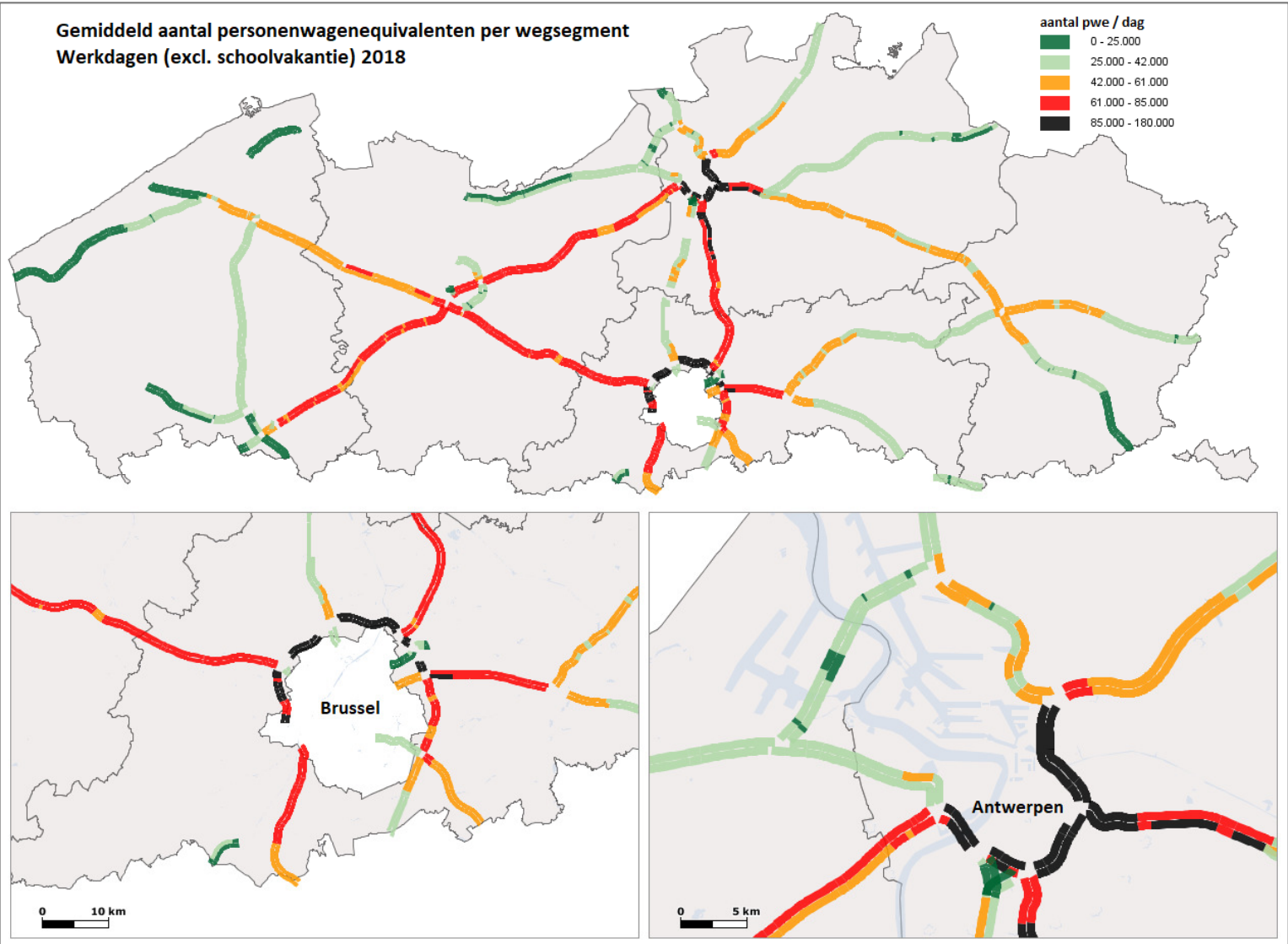
5.2 VRACHTVERKEER



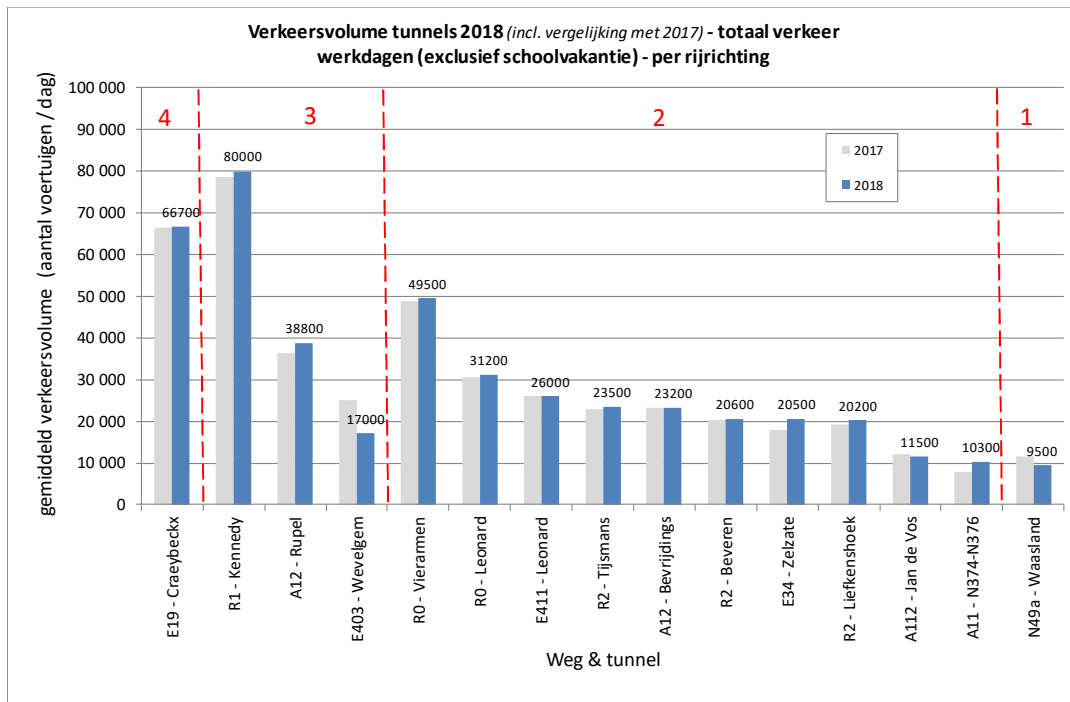
5.3 TOTAAL VERKEER



5.4 PERSONENWAGENEQUIVALENTEN



Uitmiddeling van de waarden over de rijrichtingen en rangschikking van de tunnels op basis van eerst het aantal rijstroken (rode cijfers) en vervolgens het verkeersvolume levert onderstaand resultaat op.



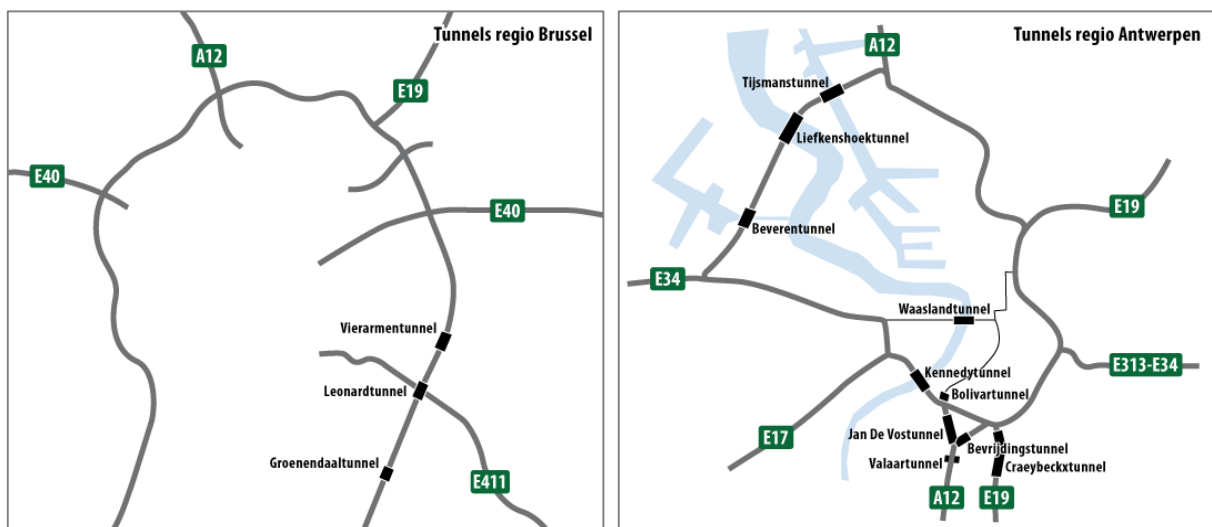
Van alle tunnels verwerkt de Kennedytunnel het meeste verkeer: 80 000 voertuigen per dag en per rijrichting. De Kennedytunnel verwerkt daarmee meer verkeer op 3 rijstroken dan de Craeybeckxtunnel (66 700 voertuigen/dag) die over 4 rijstroken per rijrichting beschikt.

Eenzelfde fenomeen zien we in het geval van de Vierarmentunnel enerzijds en de Rupel- en Wevelgemtunnels anderzijds. De Vierarmentunnel verwerkt op 2 rijstroken meer verkeer (49 500 voertuigen/dag) dan de Rupeltunnel (38 800 vtgn/dag) en de Wevelgemtunnel (17 100 vtgn/dag *) die over 3 rijstroken beschikken.

Van de snelwegtunnels is de nieuwe tunnel op de A11 de minst drukke met 10 300 voertuigen/dag.

Het verschil tussen de Kennedytunnel (80 000) en de Liefkenshoektunnel (20 200) bedraagt een factor 4.

* In 2018 valt vooral de afname in de Wevelgemtunnel op, die te wijten is aan de wegenwerken in Wevelgem.

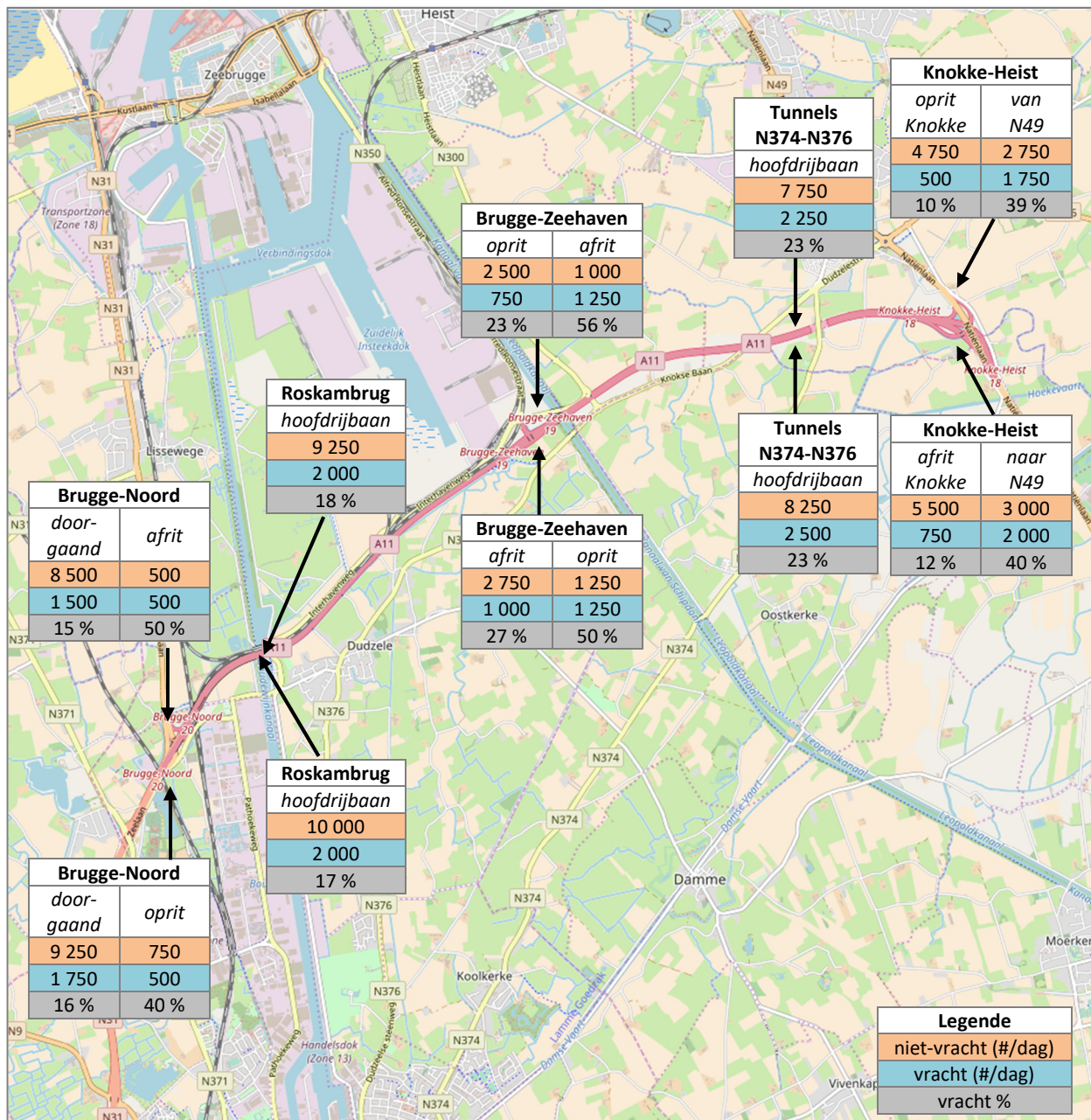


Situering tunnels op de Vlaamse (snel)wegen regio Brussel en Antwerpen



5.6 VERKEERSVOLUME A11 'BRUGGE – KNOKKE-HEIST'

Op 1 september 2017 werd het nieuwe deel van de A11-snelweg in gebruik genomen tussen Brugge en Knokke-Heist. Doorgaans wordt in dit rapport gefocust op drukke en/of filegevoelige wegen. Gelet echter op het eerder uitzonderlijke karakter van de openstelling van een nieuwe snelweg in Vlaanderen worden in onderstaande figuur de verkeersvolumes weergegeven op elk wegsegment van deze nieuwe snelweg. Dit betreft het gemiddeld beeld in 2018 op werkdagen (exclusief de schoolvakanties), of m.a.w. de eerste volledige jaarcijfers sinds de openstelling. De cijfers werden afgerond op 250-tallen waardoor redundante tellingen soms licht kunnen afwijken.



Verkeersvolumes A11 Brugge – Knokke-Heist
(werkdagen 2018 exclusief schoolvakantie)

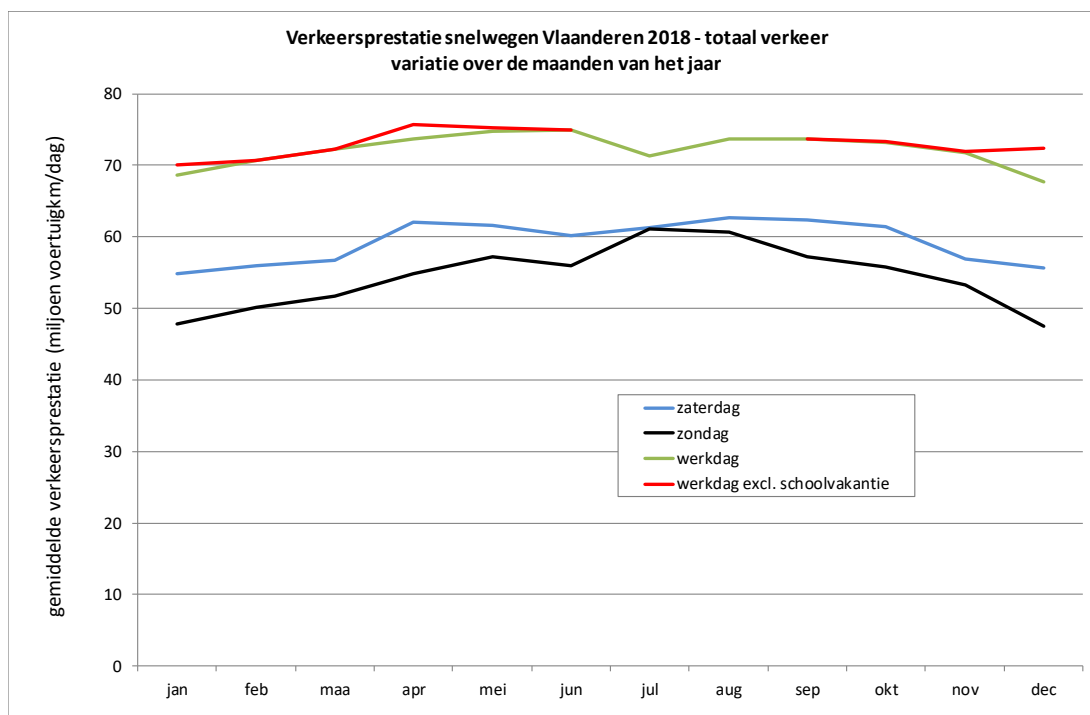
6 VERKEERSPRESTATIE

In dit hoofdstuk worden de verkeersstellingen van alle wegsegmenten geaggregeerd tot een globaal cijfer voor het volledige snelwegennet in Vlaanderen, de verkeersprestatie. Dit is het aantal kilometer dat door alle voertuigen samen op de snelwegen wordt afgelegd of gepresteerd.

Op basis van de verkeersprestatie 2018 wordt in dit hoofdstuk inzicht geboden in de spreiding van het verkeer over het jaar, over de week en over de dag. De waarden achterliggend aan de grafieken kunnen worden opgevraagd via de interactieve tool op internet (zie hoofdstuk 2.2).

6.1 VARIATIE OVER DE MAANDEN

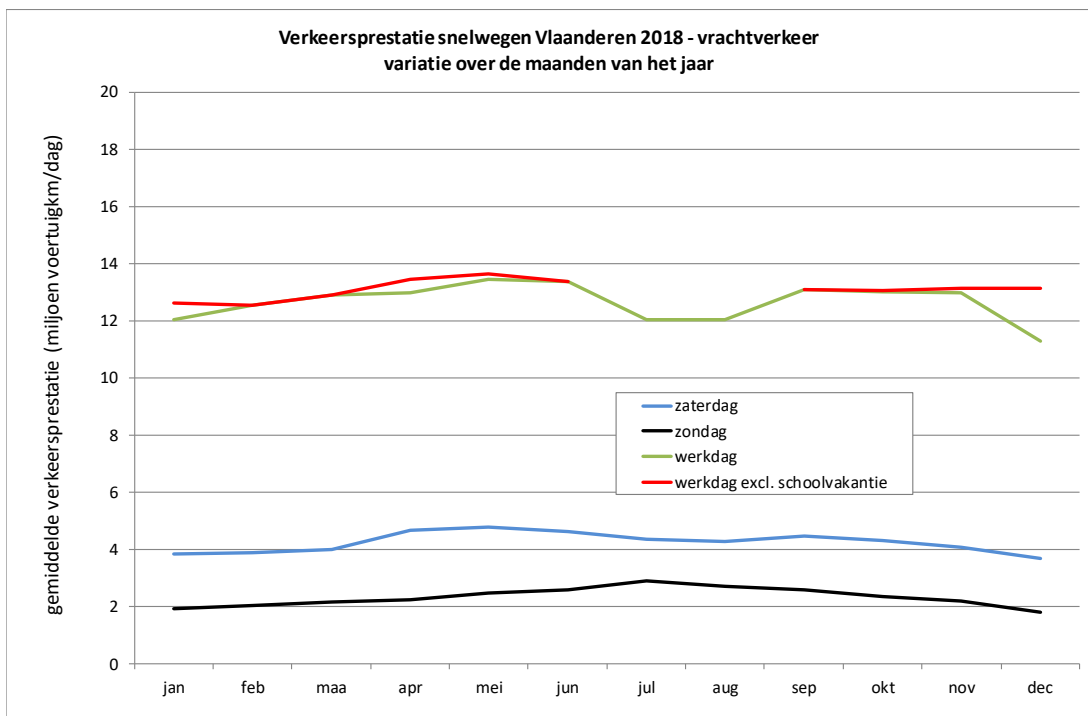
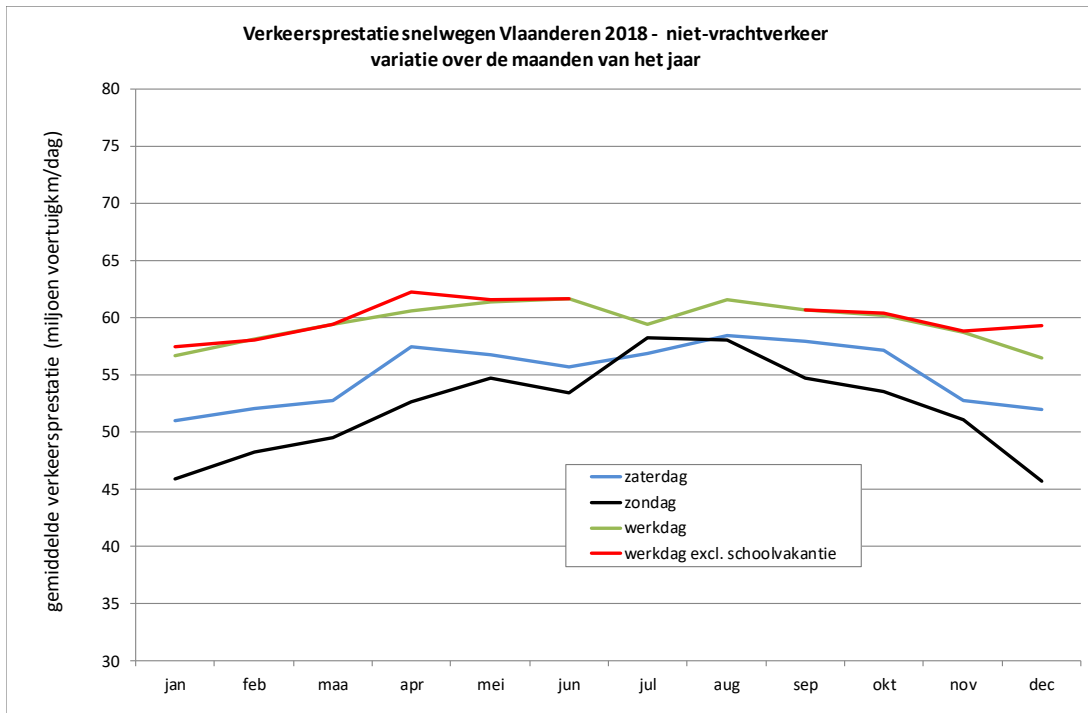
Onderstaande grafieken geven weer hoe het verkeer varieert over de maanden van het jaar en dit voor achtereenvolgens het totaal verkeer, niet-vrachtverkeer en vrachtverkeer.



Totaal verkeer (zie hierboven) en niet-vrachtverkeer (zie volgende pagina):

De verkeersprestatie in het weekend vertoont een grotere variatie over het jaar dan deze op werkdagen. De maanden rond de jaarwisseling (december, januari, februari) zijn telkens (werkdagen, zaterdag, zondag) de minst drukke maanden. Ook in de zomerperiode (vooral juli) is er minder verkeer, doch enkel in het geval van de werkdagen. De drukste werkdagen doen zich voor in april-mei-juni en september-oktober; de drukste weekenddagen in juli en augustus.





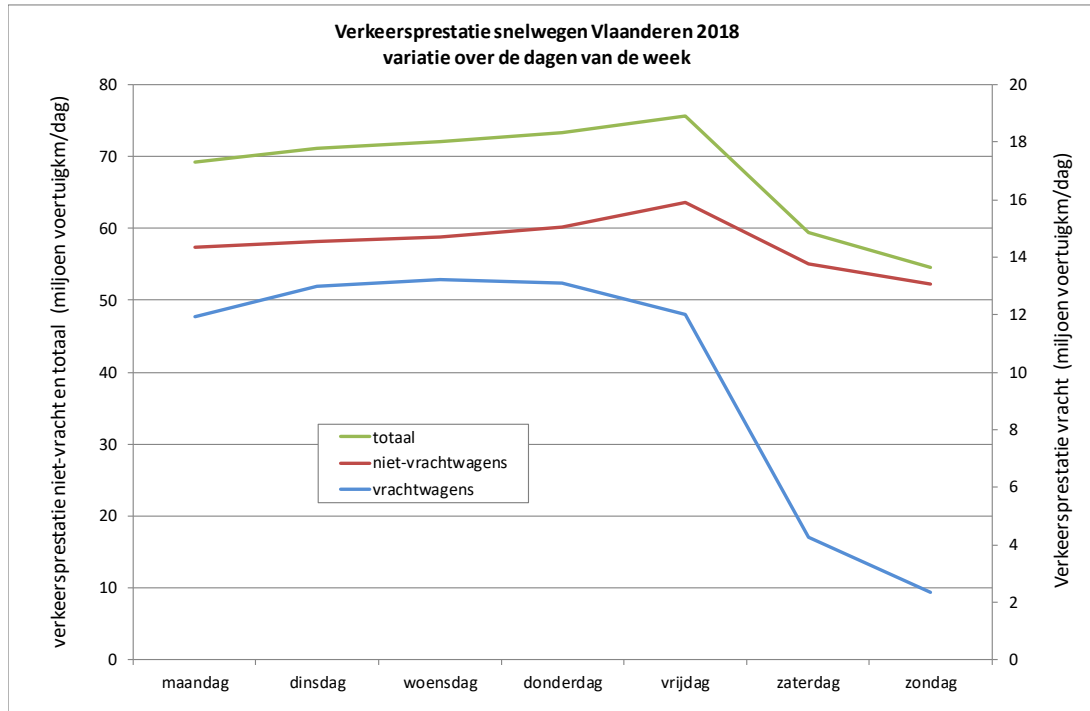
Vrachtverkeer:

Het vrachtverkeer is slechts in beperkte mate aanwezig in het weekend en vertoont dan slechts een beperkte variatie over het jaar. Op werkdagen is het vrachtverkeer het minst aanwezig rond de jaarwisseling (december, januari, februari) en tijdens de zomermaanden (juli, augustus). Tijdens de overige maanden zijn de vrachtprestaties redelijk gelijkend maar met nog iets hogere prestaties in april-mei-juni.



6.2 VARIATIE OVER DE DAGEN VAN DE WEEK

Onderstaande grafiek geeft weer hoe de verkeersprestatie schommelt over de dagen van de week voor het totale verkeer, niet-vrachtwagenverkeer en vrachtwagenverkeer.



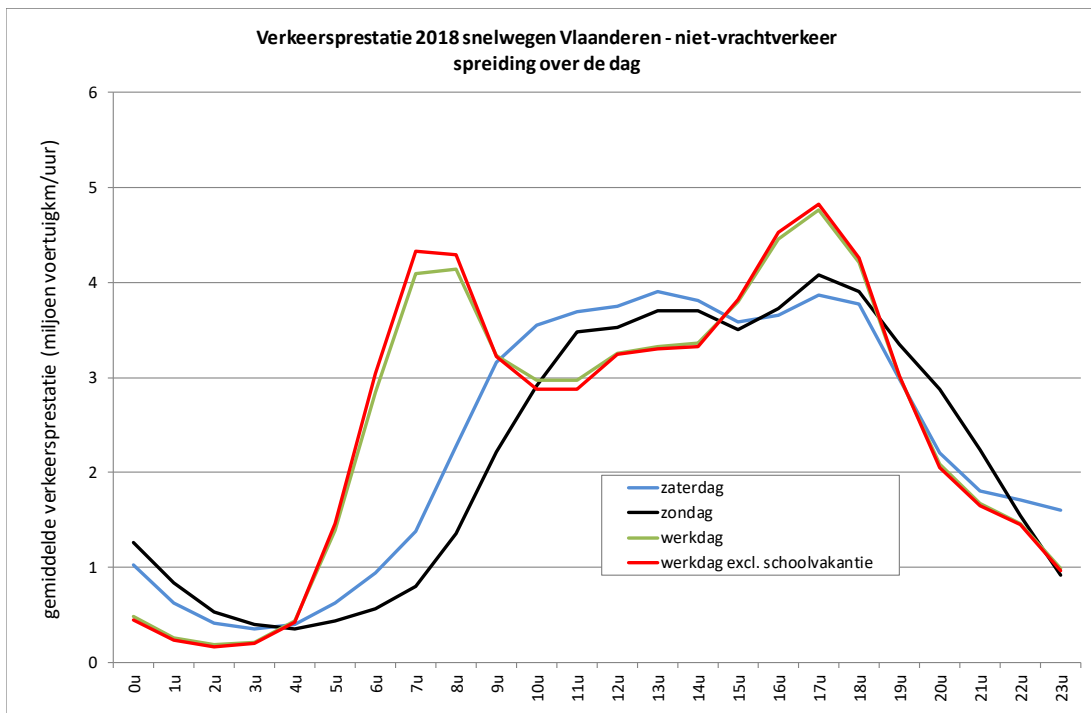
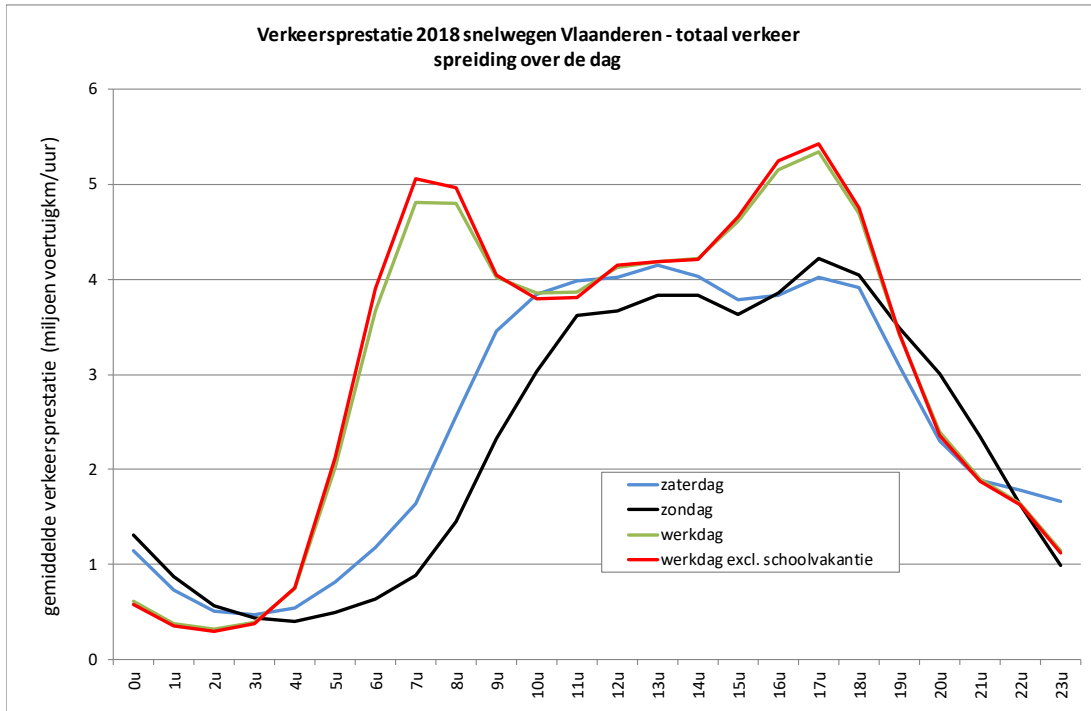
In het geval van de werkdagen neemt de verkeersprestatie van het niet-vrachtwagenverkeer stelselmatig toe naarmate de week vordert om uiteindelijk duidelijk te pieken op vrijdag. Het vrachtwagenverkeer daarentegen is vooral aanwezig op dinsdag, woensdag en donderdag maar minder op maandag en vrijdag.

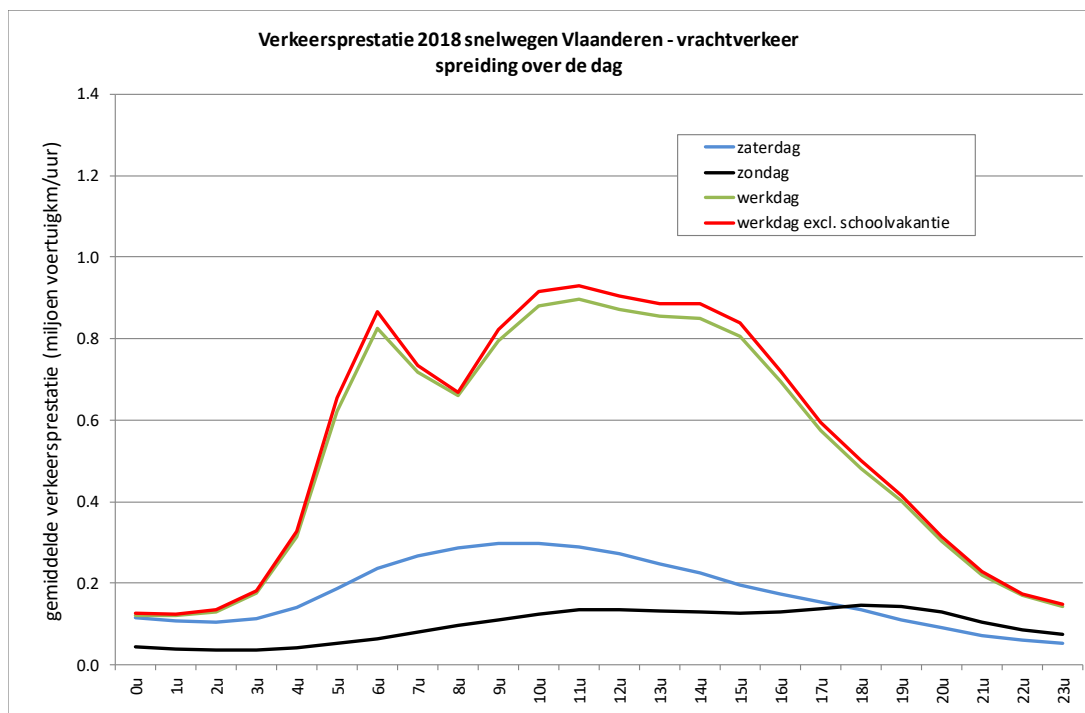
Tijdens het weekend is zondag minder druk dan zaterdag. Het vrachtwagenverkeer is tijdens het weekend veel minder aanwezig dan op werkdagen; het niet-vrachtwagenverkeer slechts licht minder.



6.3 VARIATIE OVER UREN VAN DE DAG

Onderstaande grafieken geven weer hoe het verkeer is gespreid over de dag voor achtereenvolgens het totale verkeer, niet-vrachtkverkeer en vrachtkverkeer.





Op werkdagen vertoont het totale en het niet-vrachtverkeer een uitgesproken ochtendpiek (7u-9u) en avondpiek (16u-18u) waarbij de avondpiek hoger oploopt dan de ochtendpiek. Het vrachtverkeer vertoont een duidelijk ander patroon. Tijdens de ochtendspits, en vooral tussen 7 en 9 uur (op het moment dat het niet-vrachtverkeer piekt) neemt het aantal vrachtwagens op de snelwegen af (ten opzichte van de uren ervoor en erna). Het vrachtverkeer lijkt m.a.w. de ochtendspits te mijden en vertoont een piek die vroeger valt (6u-7u) dan deze van het niet-vrachtverkeer. Van een avondpiek is bij het vrachtverkeer geen sprake.

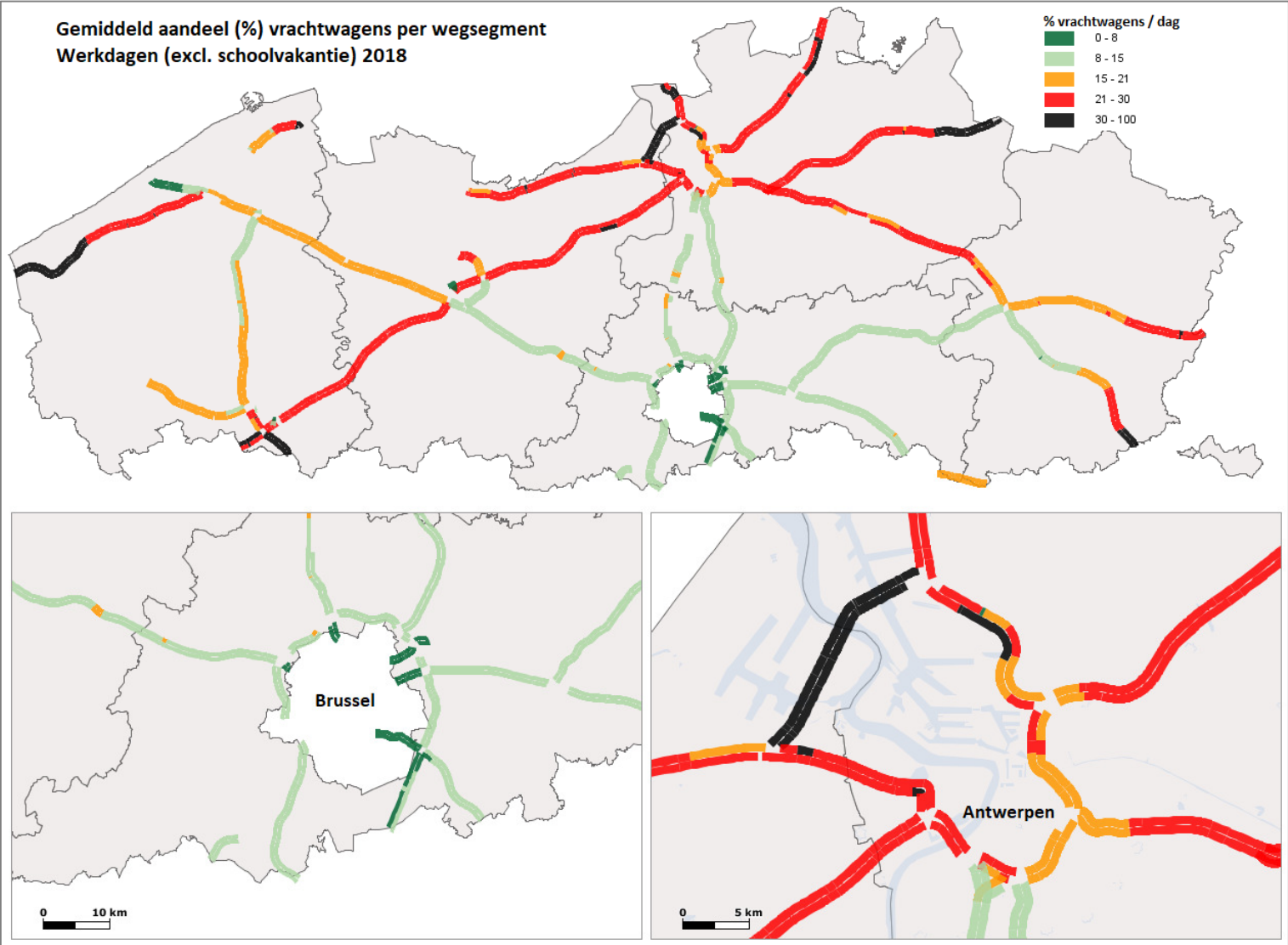
Tijdens het weekend komt het niet-vrachtverkeer pas veel later op gang, op zondag zelfs nog later dan op zaterdag. De ochtendpiek ontbreekt dan volledig. Een avondpiek is bij het niet-vrachtverkeer (en daardoor ook het totale verkeer) wel aanwezig op zondag maar niet op zaterdag.

Het vrachtverkeer is tijdens het weekend beperkt.

Tijdens het weekend is er tijdens de daluren (zowel 's nachts als overdag) beduidend meer niet-vrachtverkeer onderweg dan op werkdagen.



8.1 VERKEERSSAMENSTELLING PER WEGSEGMENT



VASTSTELLINGEN AANDEEL VRACHTVERKEER (op basis van voorgaande figuur en tabel)

Het aandeel (%) vrachtverkeer dient altijd te worden geïnterpreteerd samen met het aantal vrachtwagens (zie hoofdstuk 5.2). Immers, een groot aandeel vrachtverkeer kan zowel het gevolg zijn van een groot aantal vrachtwagens als van een klein aantal niet-vrachtwagens.

De kaart vertoont in 2018 een gelijkaardig beeld als in 2017:

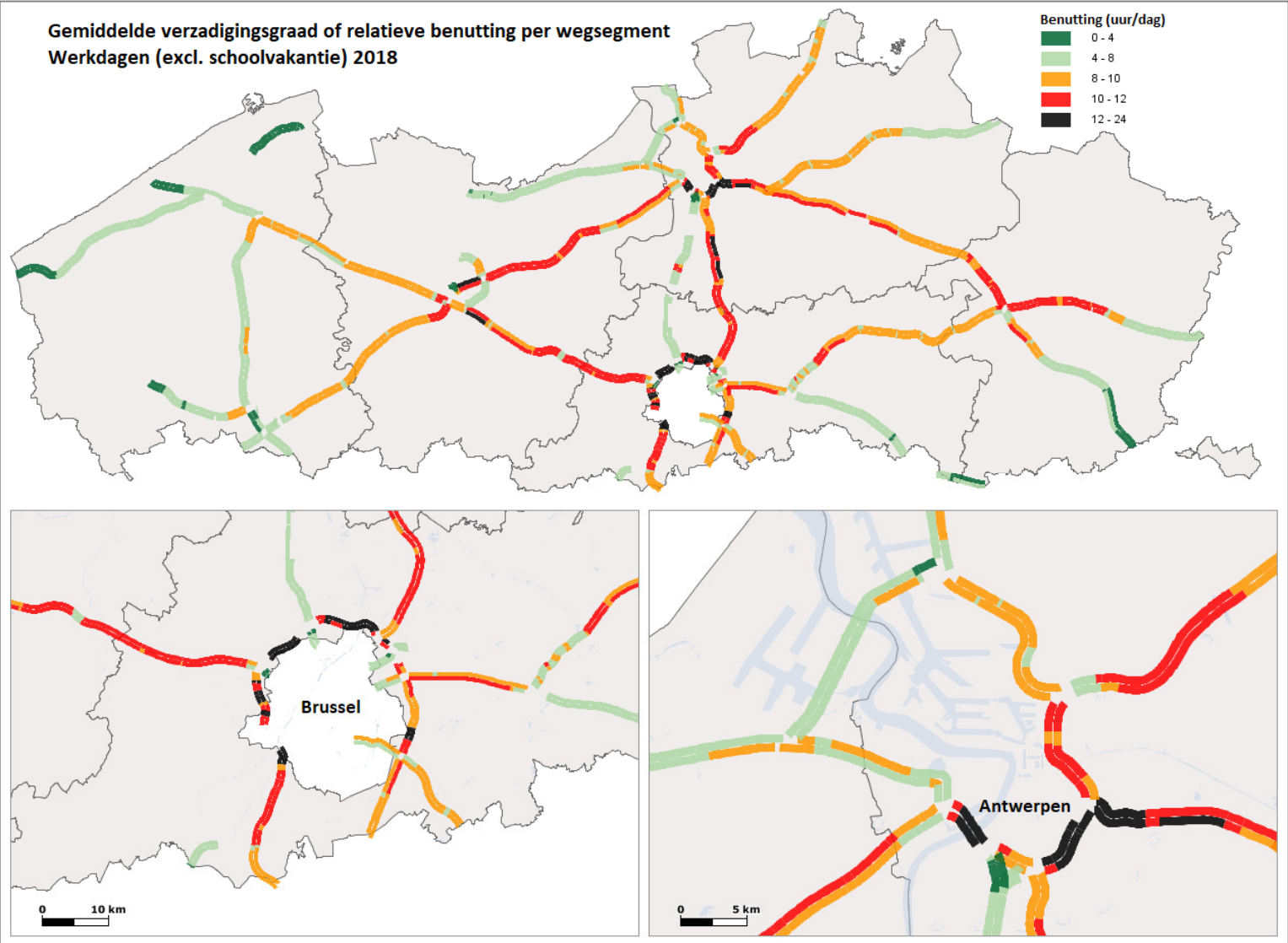
- een laag aandeel vrachtverkeer (<15%) in de grote regio om Brussel door de combinatie van én lage aantallen vrachtwagens én grote aantallen niet-vrachtwagens
- een groot aandeel vrachtverkeer (20-30%) in de grote regio om Antwerpen alsook de E17 tot aan de Franse grens door het zeer grote aantal vrachtwagens op deze wegsegmenten (ondanks tevens een groot aantal niet-vrachtwagens)
- een groot aandeel vrachtverkeer omwille van een beperkte aanwezigheid van niet-vrachtwagens en niet zozeer een groot aantal vrachtwagens:
 - o ter hoogte van de meeste gewestgrenzen
cf. de lands- of gewestgrenzen zijn voor het niet-vrachtverkeer nog een duidelijke barrière, waardoor het aantal niet-vrachtwagens nabij deze grenzen klein is in vergelijking met de meer binnenlandse wegsegmenten. Het vrachtverkeer heeft een duidelijk internationaal karakter en vertoont geen afname in aantallen naar de grens toe. Het gecombineerd effect is een toename van het aandeel vrachtwagens nabij de grenzen.
 - o op de volledige R2 (noordelijk deel ring Antwerpen) in de haven

De top 40 van de wegsegmenten met het grootste aandeel vrachtwagens vertoont in 2018 een vrij gelijkaardig beeld als dat in 2017. Twee segmenten op de A12-noord, die in 2017 nog niet werden bemeaten, komen meteen binnen op plaatsen 14 en 19. Ook de afrit Brugge-Noord op de A11, waarvoor nu voor het eerst cijfers voor een volledig jaar beschikbaar zijn, komt binnen door een stijging van de 59^{ste} naar de 31^{ste} plaats. Voor de rest zijn de wijziging in de top 40 beperkt tot lichte variaties in de cijfers.

- de top 40 wordt gedomineerd door op- en afritten op de R2, segmenten nabij de landsgrens (cf. Transportzone Meer op de E19, Zandvliet op de A12, Adinkerke en Veurne op de E40 en Moeskroen op de E17) en op- en afritten van de parkings nabij de grenzen (cf. Postel en Marke). Dit is in al deze gevallen te wijten aan de kleinere aantallen niet-vrachtverkeer (zie hoger).
- van de wegsegmenten op het in 2017 nieuw opengestelde deel van de A11-snelweg (Brugge ⇔ Knokke-Heist) komen er vier voor in de top 40. Ook hier is dit te wijten aan het kleine aantal niet-vrachtwagens (zie tevens hoofdstuk 5.6).
- De oprit Kanaaldok B1-B2 van de R2 richting Antwerpen-Haven kent in 2018 een significante stijging van het aandeel vrachtverkeer: 59% in 2018, 43% in 2017.



9.1 VERZADIGINGSGRAAD PER WEGSEGMENT



Effect ingebruikname spitsstroken op de verzadigingsgraad

De grootste wijzigingen in de verzadigingsgraad doen zich uiteraard voor op de wegsegmenten waar er bijkomende wegcapaciteit is voorzien door de ingebruikname van bijkomende rijstroken. Dit is het geval op een aantal snelwegen bij de ingebruikname van de spitsstroken:

- E313 Antwerpen ==> Ranst september 2011
- E40 Brussel ==> Leuven september 2013
- E19 Antwerpen ==> Breda juli 2014
- E17 Rijsel ==> Gent mei 2018

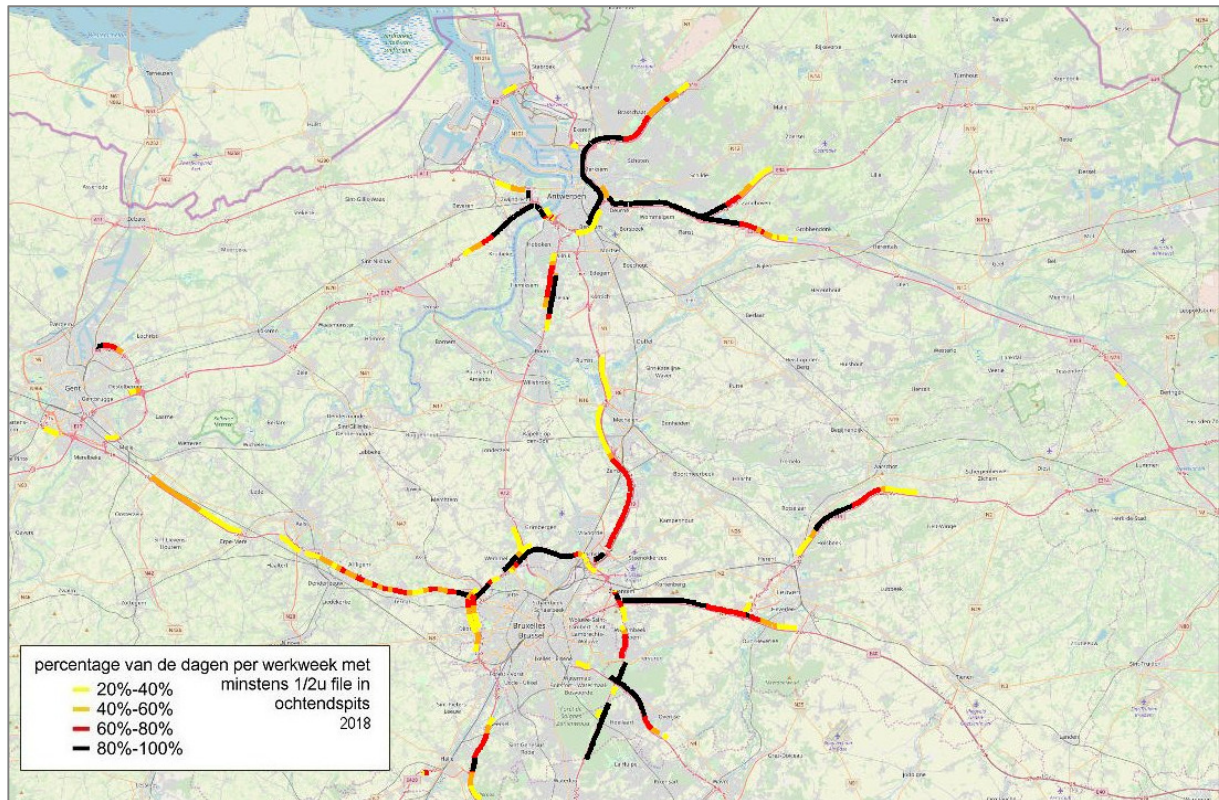
Telkens is een significante daling te zien in de verzadigingsgraad en de ranking van deze wegsegmenten in de periode na de ingebruikname van de spitsstroken. Door de groei van het verkeer neemt de verzadigingsgraad in de jaren nadien geleidelijk aan terug toe in het geval van de eerste spitsstroken (E313 en E40).

Verzadiging of relatieve benutting (uitgedrukt in aantal uur) van wegsegmenten in het geval van de spitsstroken op de snelwegen																	
werkdagen (exclusief schoolvakanties)																	
	(*)	2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017		2018	
		verz	plaats	verz	plaats	verz	plaats	verz	plaats	verz	plaats	verz	plaats	verz	plaats	verz	plaats
E313 Antwerpen - Ranst																	
Aansluiting buitenring R1 naar E313	S	13.6	18	12.8	30	12.6	29	12.9	31	13.1	28	13.1	29	13.2	27	13.3	27
Antwerpen-Oost > Wommelgem	S	14.4	11	13.4	18	13.4	16	13.7	16	13.9	16	13.9	16	13.8	16	13.9	16
Wommelgem: tussen afrit en oprit	S	11.1	88	10.3	160	10.4	146	10.6	142	10.8	139	10.8	144	10.6	164	10.7	165
Wommelgem > Parking Ranst	S	12.7	34	11.7	56	11.8	51	12.0	51	12.1	48	12.1	48	12.0	62	12.1	58
Parking Ranst: tussen afrit en oprit	S	11.9	56	10.9	110	11.1	83	11.3	82	11.4	87	11.4	91	11.2	107	11.3	102
E40 Brussel - Leuven																	
Sterrebeek: tussen afrit en oprit	S			10.2	168	9.9	190	9.9	205	10.1	199	10.2	199	10.2	202	10.4	195
Sterrebeek > Bertem	S			11.2	76	10.7	128	10.8	122	10.9	132	11.0	126	11.1	113	11.1	115
Bertem: tussen afrit en oprit	P			10.7	127	8.0	440	8.3	443	8.4	449	8.5	454	8.5	450	8.5	466
Bertem > Heverlee	P			11.7	57	6.8	594	7.0	632	7.2	635	7.3	635	7.4	629	7.4	647
E19 Antwerpen - Breda																	
Antwerpen-Noord	P					12.1	43	8.4	420	8.4	450	8.2	500	8.3	500	8.1	527
Antwerpen-Noord > Kleine Bareel	P					10.1	177	7.9	505	7.9	529	7.7	572	7.9	556	7.9	563
Kleine Bareel: tussen afrit en oprit	S					11.0	97	10.3	168	10.3	187	10.1	208	10.0	231	9.7	283
Kleine Bareel > St-Job-in-'t-Goor	S					12.2	42	11.3	81	11.2	93	10.9	131	10.9	142	10.8	155

10 STRUCTURELE FILEZONES

In dit hoofdstuk wordt de structurele congestie op het Vlaamse snelwegennet ruimtelijk gesitueerd tijdens enerzijds de ochtendspits en anderzijds de avondspits.

Dit betreft een analyse voor werkdagen buiten de schoolvakantie in 2018 waarbij er per locatie werd nagegaan gedurende hoeveel % van de dagen er tijdens de spits gedurende minstens een half uur file werd waargenomen. De ochtendspits loopt hierbij van 6u tot 10u, de avondspits van 15u tot 19u.



Situering structurele files tijdens de ochtendspits (werkdag excl. schoolvakantie)

Grosso modo zijn de ochtendfiles gesitueerd in volgende zones:

regio Antwerpen

- R1 Antwerpen-Noord tot Berchem
- R1 St-Anna-Linkeroever tot Kennedytunnel
- R2 Tijsmanstunnel richt. Beveren
- E17 Haasdonk tot Kennedytunnel
- E19 St-Job/Brecht tot Antwerpen-Noord
- E34 Zoersel tot Ranst
- E34 Waaslandhaven-Oost tot St-Anna-LO
- E313 Herentals tot Antwerpen-Oost
- A12 Aartselaar ↔ Wilrijk

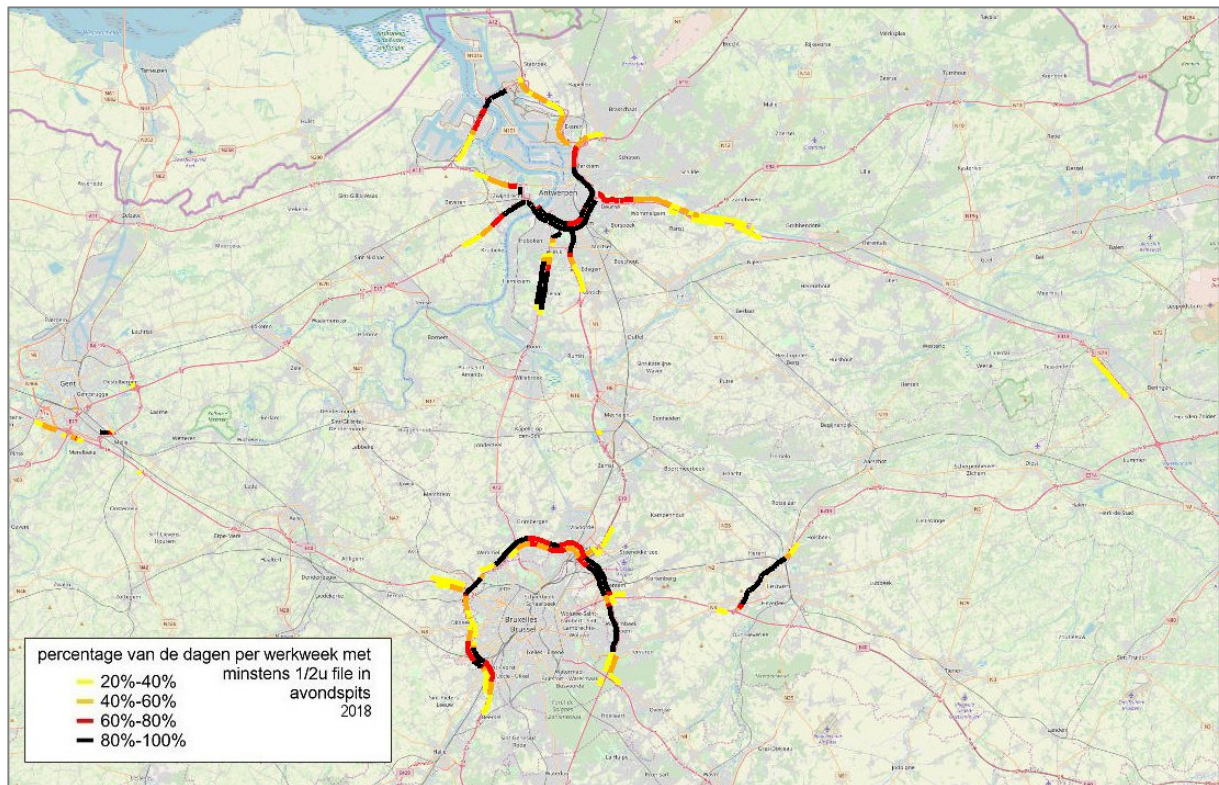
regio Gent

- E40 Erpe-Mere tot Wetteren
- R4 Oostakker tot Gent-Zeehaven (*)

regio Brussel

- RO Wallonië tot Tervuren/4-Armen
- RO Wezembeek-Opem tot Zaventem
- RO Grimbergen tot Wemmel
- RO Groot-Bijgaarden tot Dilbeek
- RO Halle tot Beersel
- RO Dilbeek tot Zellik
- RO Wemmel tot Vilvoorde
- RO Machelen
- RO Wezembeek-Opem tot Tervuren/4-Armen
- E19 Mechelen-Noord tot Machelen
- E40 Aalst/Erpe-Mere tot Groot-Bijgaarden
- E40 Haasrode tot Kraainem
- E314 Aarschot/Tielt-Winge tot Wilsele
- E314 Leuven tot Heverlee
- E411 Overijse tot Leonard
- A12 Plantentuin Meise tot Strombeek-Bever





Situering structurele files tijdens de avondspits (werkdag excl. schoolvakantie)

Grosso modo zijn de avondfiles gesitueerd in volgende zones:

regio Antwerpen

- R1 St-Anna Linkeroever tot Kennedytunnel
- R1 Kennedytunnel tot Borgerhout
- R1 Antwerpen-Noord tot Antwerpen-Zuid
- R1 Antwerpen-Zuid tot Kennedytunnel
- R2 Beverentunnel tot Kanaaldok B1-B2 (*)
- E17 Haasdonk tot Kennedytunnel
- E19 UZA tot Antwerpen-Zuid
- E34 Melsele tot St-Anna Linkeroever (*)
- E313 Ranst tot Antwerpen-Oost
- A12 Bevrijdingstunnel tot Antwerpen-Zuid
- A12 Aartselaar ↔ Wilrijk
- A12 Ekeren tot Antwerpen-Noord
- A112 Kiel tot Kennedytunnel

regio Brussel

- R0 St-Stevens-Woluwe tot Machelen
- R0 Machelen tot Wemmel
- R0 Ruisbroek tot Anderlecht
- R0 Dilbeek tot Zellik
- R0 Strombeek-Bever tot Vilvoorde
- R0 Machelen tot St-Stevens-Woluwe
- R0 St-Stevens-Woluwe tot Tervuren/4-Armen (*)
- E40 Bertem tot Heverlee
- E314 Heverlee tot Wilsele

regio Gent

- E40 St-Denijs tot Merelbeke (*tijdelijk*) (*)

regio Lussen

- E313 Tessenderlo tot Beringen (*)



(*) bijzonderheden (ochtend- en avondfiles):

In het vorige rapport (cijfers 2017) konden een aantal bijzonderheden worden vastgesteld. Hieronder wordt besproken hoe deze verder zijn geëvolueerd in 2018:

- Het inmiddels structurele karakter in de regio Antwerpen van de congestie tijdens de avondspits op de E34-West tussen Melsele en de aansluiting met de R1 (Sint-Anna Linkeroever) wordt bevestigd door de cijfers 2018.
- Hetzelfde geldt voor de avondfile in de Tijsmanstunnel richting Antwerpen-Haven die nu zeer duidelijk een structureel karakter heeft gekregen. Ook in 2018 reikte de avondfile er van voor het tolplein tot aan de uitgang van de Tijsmanstunnel.
- Ook de ochtendfile op de R4 tussen Oostakker en Gent-Zeehaven was geen tijdelijk fenomeen maar blijft zich ook in 2018 voordoen.
- Eveneens in de regio Gent is in 2018, net zoals in 2017, sprake van veel meer file tijdens de avondspits tussen St-Denijs-Westrem en Merelbeke. Voor een groot deel is dit echter een tijdelijk fenomeen ingevolge wegenwerken (april-juni 2017: bouw van een tijdelijke brug over de Tijarm tussen Zwijnaarde en Merelbeke; september-november 2018: structureel onderhoud tussen St-Denijs en Merelbeke). Het zal in 2019 moeten blijken of en in welke mate deze incidentele congestie een mogelijk structureel knelpunt maskeert.
- In 2016 was sprake van een nieuwe structurele congestiezone tijdens de avondspits op de E313 tussen Tessengerlo en Lummen richting Luik. In 2017 was deze file terug gemilderd (doch niet verdwenen) wellicht door een verbeterde uitstroom van de E313 in Lummen naar de E314 sinds de openstelling van de 3^e rijstrook in de werf op de E314 (verhoging van de brug over het Albertkanaal). In 2018 kent deze file meerdere evoluties. Begin 2018 was het congestieniveau in deze zone van eenzelfde grootteorde of soms zelfs groter dan in 2017. In de periode mei-augustus 2018 was er tijdelijk nog meer congestie door de wegenwerken tussen Beringen en Lummen (aanleg extra rijstrook). Sinds het einde van deze werken en de openstelling van de extra rijstrook zijn de files tussen Tessengerlo en Beringen aanzienlijk afgenomen doch niet helemaal verdwenen.
- In het geval van de avondfile op de binnenring van de R0 in de zone St-Stevens-Woluwe – Tervuren/Vierarmen kon in 2017 worden vastgesteld dat de kop van de file zich had verplaatst tot Groenendaal. De assumptie in de vorige editie van dit rapport dat dit mogelijk het gevolg was van de langdurige werken in Groenendaal (bouw ecoduct) wordt door de cijfers 2018 bevestigd. Nu de werken er zijn beëindigd situeert de kop van deze file zich weer op haar gebruikelijke plek, namelijk aan de Vierarmentunnel.

Voor een meer gedetailleerde bespreking van de congestie per snelweg en de evolutie ervan, zie hoofdstuk 13.



11 FILELENGTE

In dit hoofdstuk worden enkele cijfers gerapporteerd met betrekking tot de lengte van de files op de Vlaamse snelwegen in 2018.

Filelengte wordt verkeerskundig als een minder interessante indicator beschouwd daar deze slechts één aspect van de files in rekening brengt doch is anderzijds bevattelijker voor de weggebruiker en krijgt daardoor vaak meer aandacht in de media.

Hoofdstukken 11.1 en 11.2 focussen op de filelengte voor het totale Vlaamse snelwegennet per kalenderdag in 2018 en de topdagen met de langste files.

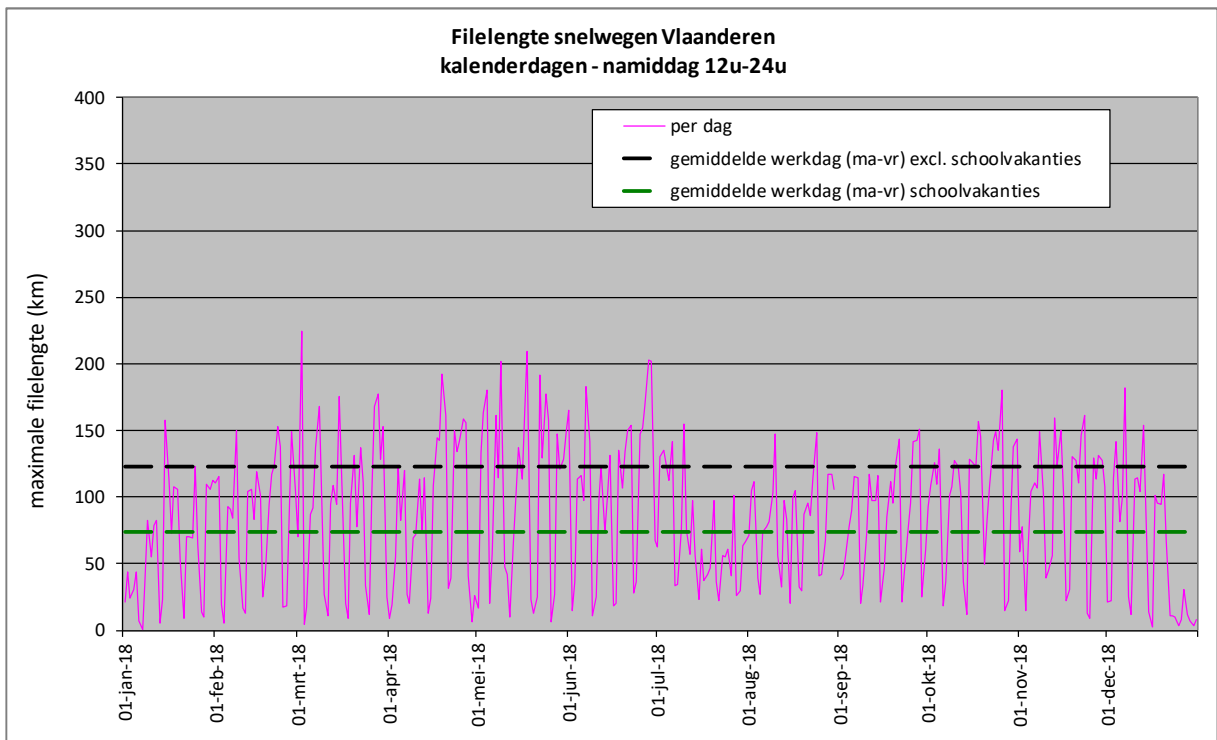
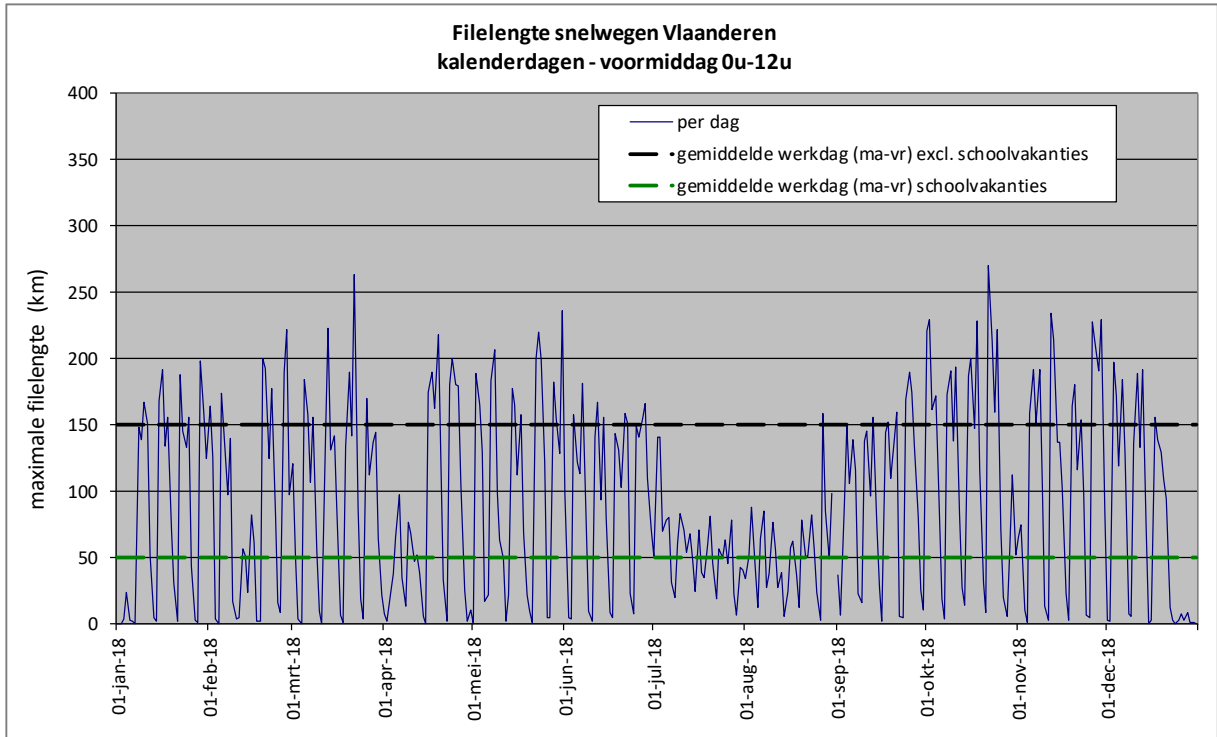
Hoofdstuk 11.3 focust op de gemiddelde filelengtes en de evolutie hiervan.

Gewijzigde berekeningsmethode vanaf jaarrapport 2015

Vanaf het jaarrapport 2015 werd de berekeningsmethode van de indicator filelengte gewijzigd ten opzichte van de voorgaande edities van het jaarrapport verkeersindicatoren (zie hoofdstuk 4).

Hierdoor kunnen de cijfers in dit hoofdstuk niet vergeleken worden met deze in de rapporten van vóór 2015.





11.2 TOPDAGEN FILELENGTE

Onderstaande tabel geeft de kenmerken weer van de tien dagen met de langste files in 2018.

Topdagen 2018 langste files snelwegen Vlaanderen				
	datum	filelengte (km)	VM/NM	kenmerken
1	ma 22 okt	270	VM	regen
2	do 22 maa	263	VM	regen
3	do 31 mei	236	VM	regen en onweer
4	ma 12 nov	235	VM	regen – meerdere ongevallen
5	do 29 nov	229	VM	regen – meerdere ongevallen (o.a. versperring Beverentunnel)
6	di 2 okt	229	VM	
7	do 18 okt	229	VM	
8	ma 26 nov	227	VM	regen
9	vr 2 maa	224	NM	ijzel en sneeuw – meerdere ongevallen
10	di 13 maa	223	VM	regen – meerdere ongevallen

Met uitzondering van één zijn alle topdagen te wijten aan lange files tijdens de ochtendspits. Bij uitbreiding blijkt zelfs dat van de 50 langste files (niet in de tabel opgenomen) er 45 te wijten zijn aan de ochtendfiles.

Maandagen en donderdagen zijn in de lijst van langste files meer aanwezig dan de andere dagen van de week.

In de meeste gevallen worden de top filedagen gekenmerkt door slechte weersomstandigheden (regen of sneeuw) al dan niet in combinatie met verkeersongevallen.

Het jaar 2018 kent geen noemenswaardige uitschieter (topper) qua filelengte. De langste files stonden er op maandag 22 oktober, waarbij de totale filelengte op de Vlaamse snelwegen opliep tot 270 km. Dit is slechts beperkt meer dan de andere files in de top 10 (223 tot 263 km). Het jaar 2018 onderscheidt zich hiermee duidelijk van 2017 toen er op de topdag een filelengte van maar liefst 603 km werd opgetekend door sneeuwval tijdens de spits.

De topdag in 2018 ligt in lijn met deze in 2016 (276 km) en 2015 (304 km) eveneens jaren zonder significante sneeuwval tijdens de spits. In 2012, 2013 en 2017, toen er wel sprake was van beduidende sneeuwval tijdens de spits, werden recordhoogtes bereikt van ruim 600km.

Treinstakingen en vakbondsacties leidden in het verleden ook wel eens tot langere files op de snelwegen doch in 2018 komen ze niet voor in de top 10.

Bovenstaande top 10 vertoont gelijkenissen maar ook verschillpunten met de filebarometer van Touring. De verschillen worden verklaard enerzijds doordat de cijfers in voorliggend rapport enkel betrekking hebben op de Vlaamse snelwegen daar waar Touring focust op gans België en anderzijds verschillende methodologieën.

////////////////////////////////////

11.3 GEMIDDELDE FILELENGTE

Op basis van de filelengtes per dag uit hoofdstuk 11.1 worden in onderstaande tabellen de gemiddelden voor 2018 gerapporteerd. Voor werkdagen worden deze tevens weergegeven in de grafieken in hoofdstuk 11.1. Ter vergelijking worden ook de waarden voor 2017 gerapporteerd.

Filelengte snelwegen Vlaanderen 2017			
dagtype	voormiddag	namiddag	dag
zaterdag	19	25	26
zondag	8	27	28
werkdag schoolvakantie	57	87	88
werkdag excl. schoolvakantie	158	124	169

Filelengte snelwegen Vlaanderen 2018			
dagtype	voormiddag	namiddag	dag
zaterdag	20	26	26
zondag	8	28	28
werkdag schoolvakantie	50	74	76
werkdag excl. schoolvakantie	150	123	161

Vergelijking 2018 ten opzichte van 2017

- de files tijdens de ochtendspits op werkdagen buiten de schoolvakantie zijn in 2018 ongeveer 8 km korter dan in 2017 (150 km versus 158 km)
- de files tijdens de avondspits op werkdagen buiten de schoolvakantie zijn in 2018 even lang als in 2017 (124 km)

Vergelijking ochtendfiles ten opzichte van avondfiles

- de ochtendfiles zijn in 2018 gemiddeld 22% langer dan de avondfiles in het geval van werkdagen buiten de schoolvakantie
- de ochtendfiles zijn beduidend korter dan de avondfiles op zaterdag, zondag en tijdens de schoolvakanties

Vergelijking werkdagen in en buiten de schoolvakantie

- tijdens de schoolvakanties is de filelengte op werkdagen beduidend korter dan deze op werkdagen buiten de schoolvakantie. De verhouding schoolvakantie/niet-schoolvakantie bedraagt:
 - o 's ochtends: 33% (36% in 2017)
 - o 's avonds: 60% (70% in 2017)
 - o dag: 47% (52% in 2017)

Deze cijfers liggen lager dan deze van 2017 die op hun beurt lager lagen dan deze in 2016.

////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////

12 FILEZWAARTE INVLOEDSGEBIEDEN

In dit hoofdstuk wordt gefocust op de congestie op het Vlaamse snelwegennet in zijn totaliteit, evenals de congestie op het niveau van de invloedsgebieden. Deze laatste zijn gebieden rondom de grote steden Antwerpen, Brussel en Gent alsook de rest van Vlaanderen (afbakening zie hoofdstuk 4).

De cijfers betreffen de filezwaarte op werkdagen (definitie zie hoofdstuk 4). Doordat de filezwaarte rekening houdt met zowel de lengte van de file als met de duur ervan wordt filezwaarte als een interessantere file-indicator beschouwd dan filelengte.

Hoofdstuk 12.1 focust op de langetermijnevolutie op basis van voortschrijdende 12-maand gemiddelden waarmee de seizoensinvloeden worden weggefilterd.

Hoofdstuk 12.2 biedt inzicht in de maandelijks evolutie van de filezwaarte en laat daardoor precies de seizoensinvloeden zien.

Hoofdstuk 12.3 gaat na hoe de filezwaarte varieert naargelang de dag van de week.

Gewijzigde berekeningsmethode vanaf jaarrapport 2015

Vanaf het jaarrapport 2015 werd de berekeningsmethode van de indicator filezwaarte gewijzigd ten opzichte van de voorgaande edities van het jaarrapport verkeersindicatoren (zie hoofdstuk 4).

Hierdoor kunnen de cijfers in dit hoofdstuk niet vergeleken worden met deze in de rapporten van voor 2015.

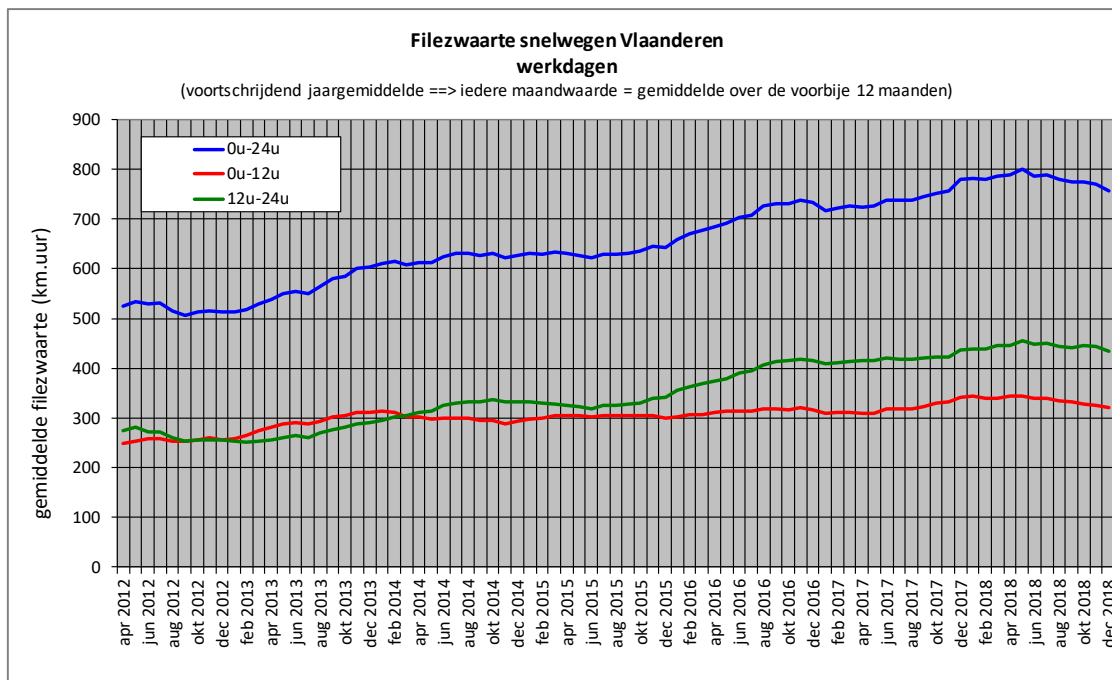
Om de meerjarenevolutie in kaart te kunnen brengen zonder trendbreuk ingevolge de gewijzigde berekeningsmethode werden in dit hoofdstuk ook de cijfers van de voorgaande jaren herberekend met de nieuwe berekeningsmethode.

Hierdoor wijken de cijfers af van deze in de oudere jaarrapporten (vóór 2015).

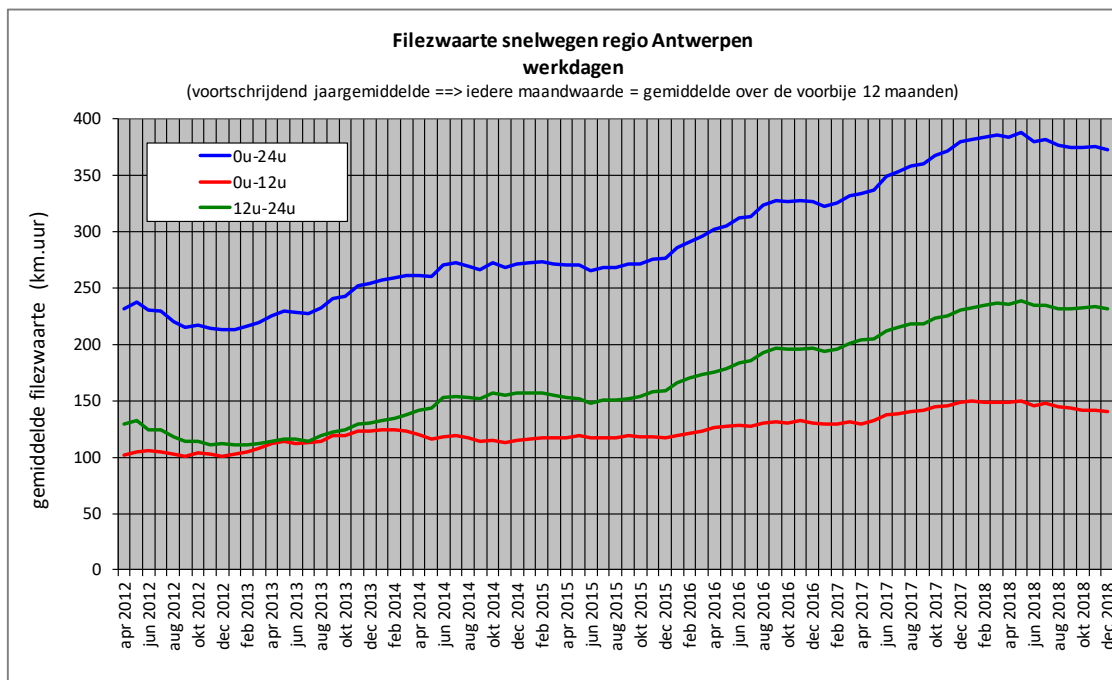


12.1.1 VERGELIJKING DAGDELEN PER INVLOEDSGEBIED

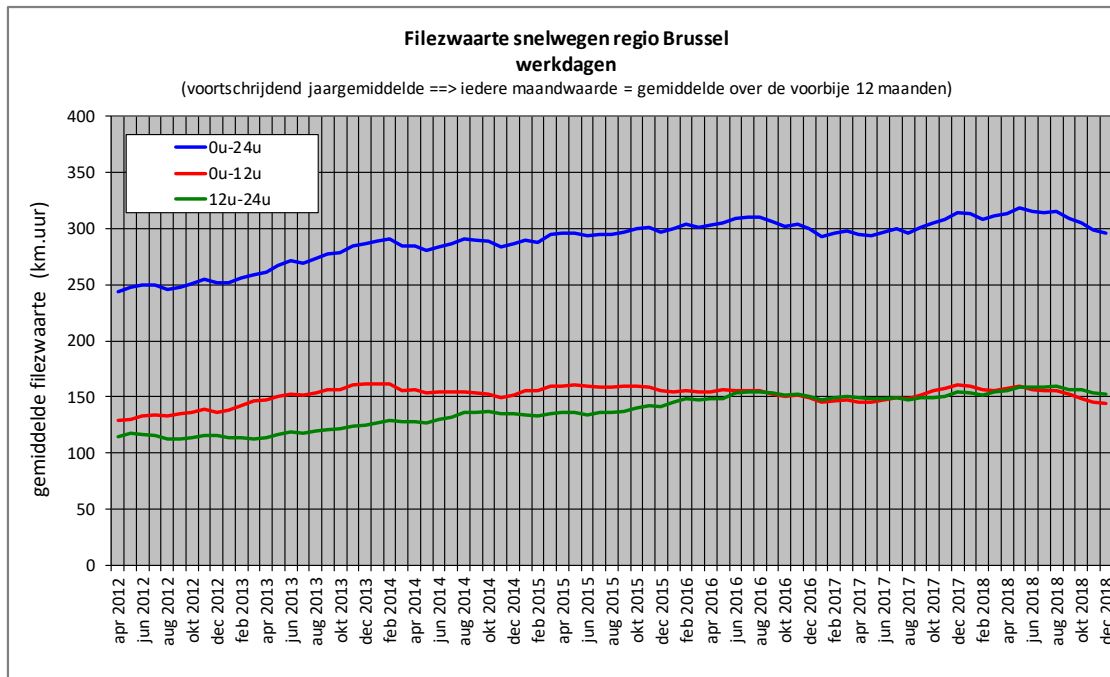
Voor het totale snelwegennet is de filezwaarte tijdens de avondspits sedert april 2014 groter dan tijdens de ochtendspits vooral door de toename van de avondfiles in 2016.



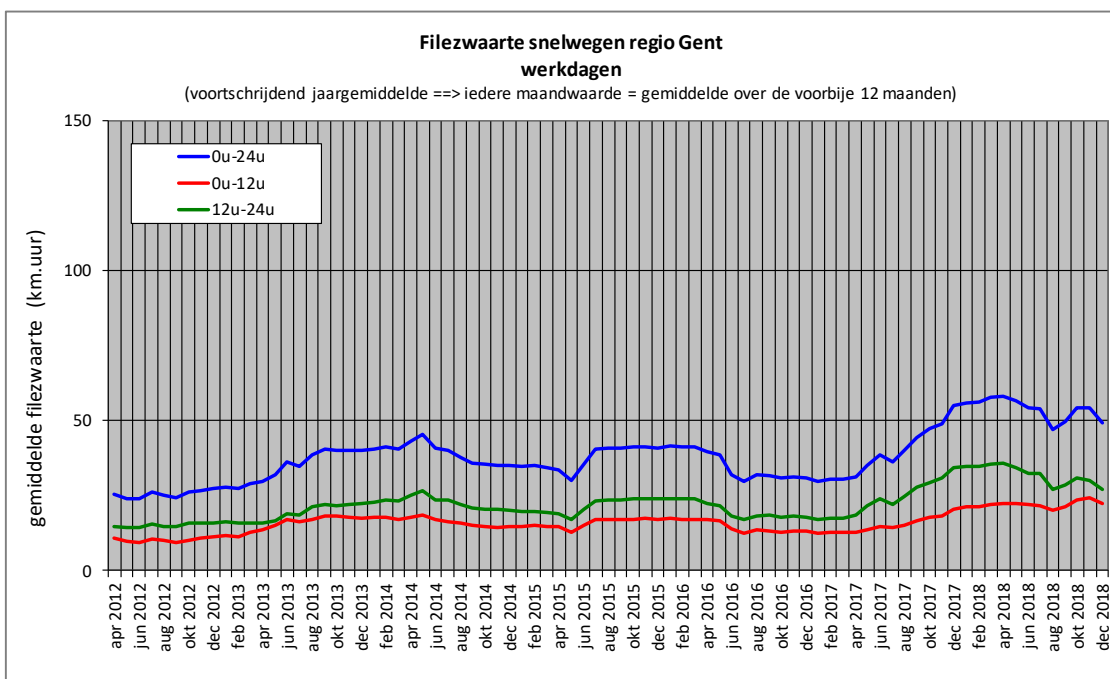
Dezelfde vaststelling kan worden gedaan in de Antwerpse regio. Daar is het verschil tussen de filezwaarte in de avondspits en ochtendspits nog meer uitgesproken. Dit komt door enerzijds een terugval van de ochtendfiles in het voorjaar 2014 ingevolge de herbelijningsmaatregel op de binnenring in het knooppunt Antwerpen-Zuid (zie rapport 'Evaluatie belijningsmaatregel R1 binnenring in Antwerpen-Zuid', Verkeerscentrum oktober 2015) en anderzijds een zeer sterke toename in zowel 2016 als 2017 van de avondfiles.



In de Brusselse regio is te zien hoe de filezwaarte tijdens de avondspits toenam tot medio 2016 terwijl het ochtendspitsniveau eerder gelijk bleef. Hierdoor zijn in deze regio de ochtendfiles sinds medio 2016 niet langer zwaarder dan de avondfiles terwijl dit voorheen wel het geval was. Nadien zijn, in tegenstelling tot de andere regio's, de ochtend- en avondfiles in de regio Brussel ongeveer even zwaar.



In het invloedsgedebiet van Gent zijn de avondfiles licht zwaarder dan de ochtendfiles. Het congestieniveau in de regio Gent is weliswaar veel lager dan in de andere regio's (let tevens op de aangepaste schaal in de grafiek). De toename in 2017 is deels te wijten aan wegenwerken.

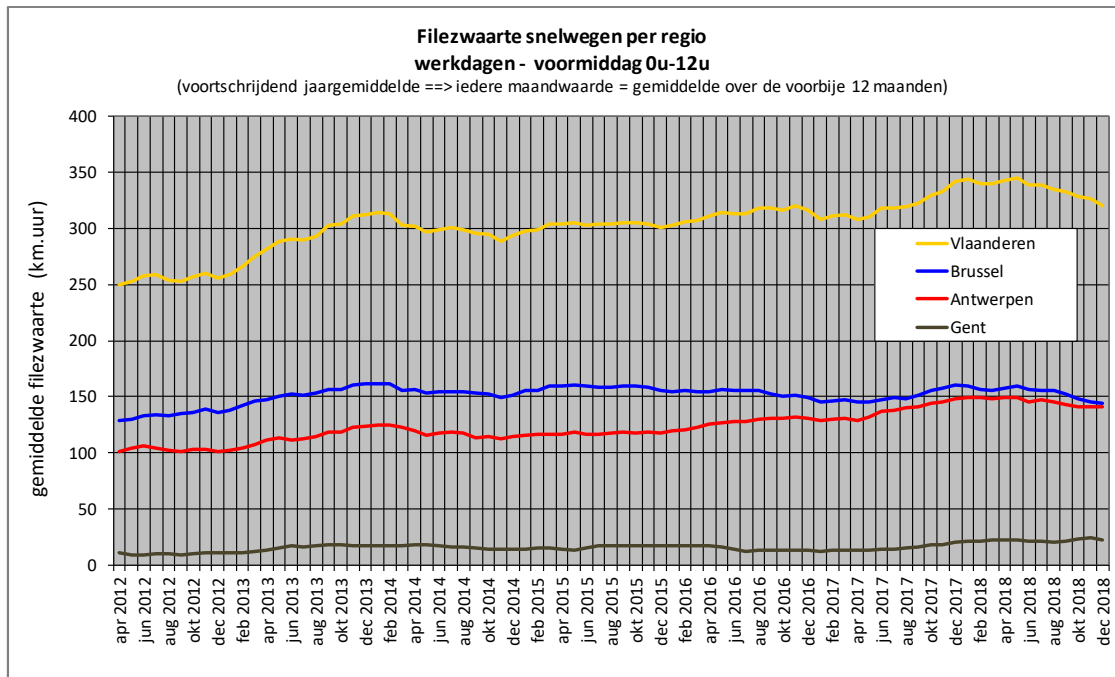


De laatste drie jaar is, in tegenstelling tot het verleden, de filezwaarte tijdens de avondspits in alle regio's groter dan of gelijk aan deze tijdens de ochtendspits.

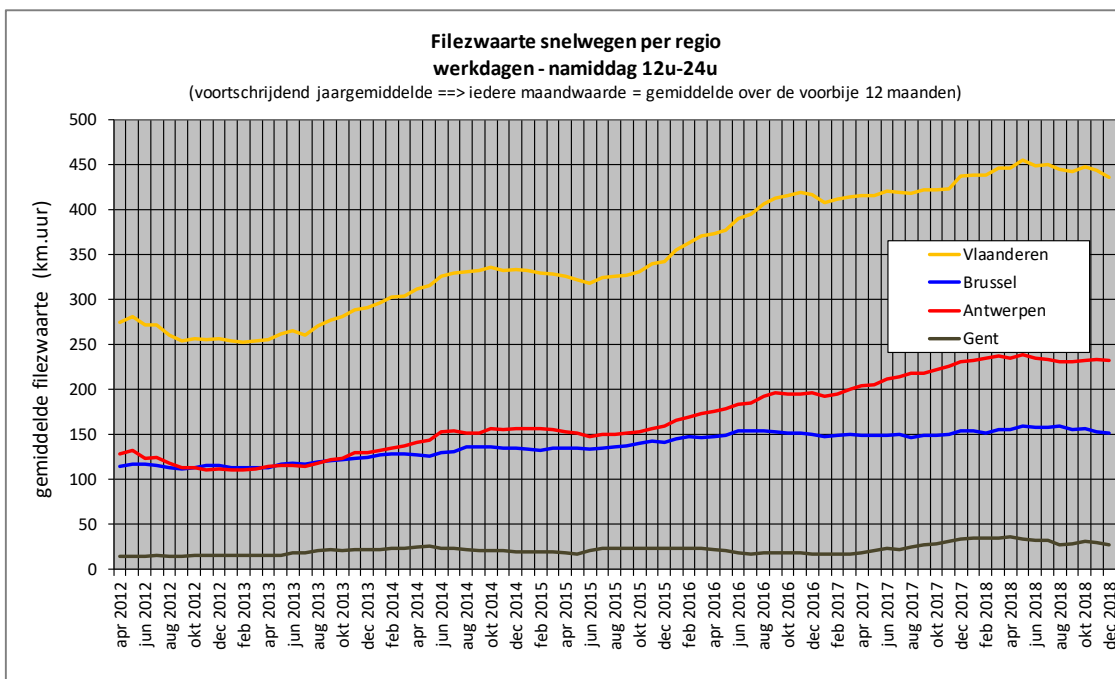


12.1.2 VERGELIJKING INVLOEDSGEBIEDEN PER DAGDEEL

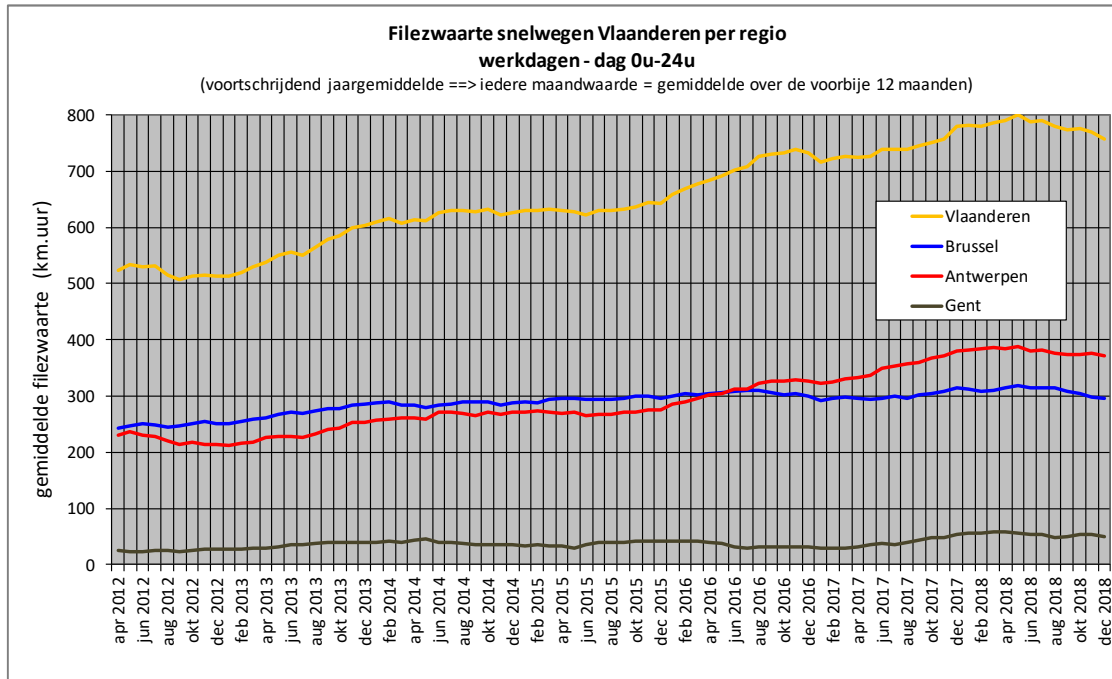
In het geval van de ochtendfiles is de filezwaarte in de regio Brussel steeds beduidend groter geweest dan deze in de regio Antwerpen doch het verschil wordt in 2017 en 2018 kleiner, vooral door een toename in Antwerpen in 2016 en 2017. De ochtendfiles in de regio Gent verdwijnen in het niets in vergelijking met deze in de regio's Antwerpen of Brussel.



In het geval van de filezwaarte tijdens de avondspits waren de regio's Antwerpen en Brussel in 2012-2013 nog aan elkaar gewaagd. Vanaf 2014 werden de avondfiles in de regio Antwerpen zwaarder dan deze in de regio Brussel. Door een zeer sterke toename van de avondfiles in de regio Antwerpen in de periode 2016 – 2017 wordt het verschil steeds groter. De avondfiles in de regio Gent verdwijnen in het niets in vergelijking met deze in de regio's Antwerpen of Brussel.



Het gecombineerde effect, met name de filewaarte over de volledige dag, is te zien in onderstaande grafiek. Door de sterkere toename van de files in de regio Antwerpen treedt in 2016 een trendbreuk op en wordt de filewaarte op dagbasis in de regio Antwerpen voor het eerst groter dan deze in de regio Brussel. Door de aanhoudende sterkere stijging in Antwerpen in 2016 en 2017 zet deze trend zich verder en ligt het niveau van de totale filewaarte op dagbasis in Antwerpen intussen ruim boven dat van Brussel.



- **2017 algemene toename in alle regio's, sterke toename regio Antwerpen**
 - o een toename met 3% à 18% al naargelang de regio en het dagdeel (m.u.v. Gent, zie laatste punt)
 - o de toename in Antwerpen is beduidend groter dan in Brussel, zowel tijdens de ochtendspits (+14% versus +7%) als tijdens de avondspits (+18% versus +3%)
 - o de regio Gent kent veel grotere (procentuele) evoluties (+56% à +93%); dit is te wijten aan extra congestie ingevolge grote wegenwerken in 2017 op de E40 (vervangen Scheldebruggen in Merelbeke) en in mindere mate op de E17; door het relatief lage niveau van de structurele congestie in de regio Gent, heeft de extra congestie tijdens deze wegenwerken een grote impact op de evoluties voor de regio.
- **2018 afname ochtendfiles, status quo avondfiles**
 - o de ochtendfiles nemen af met 5% in de regio Antwerpen, 10% in de regio Brussel en 6% voor de Vlaamse snelwegen in totaliteit
 - o de avondfiles liggen in alle regio's (m.u.v. de regio gent) op hetzelfde niveau als dat in 2017
 - o de regio Gent vertoont andere evoluties te wijten aan wegenwerken in zowel 2017 als 2018 die het beeld hier veel sterker vertekenen omwille van het lage niveau van structurele congestie.
 - o als gevolg van bovenstaande evoluties kenmerkt 2108 zich (op jaarbasis) door een lager fileniveau dan dat in 2017. Het fileniveau in 2018 zit eerder op het niveau van dat in 2016 of iets hoger. Deze cijfers mogen dus niet geïnterpreteerd worden als een mildering van de structurele verzadiging van het wegennet en de daaruit voortvloeiende structurele congestie. Ze wijzen eerder op een correctie voor een uitermate zwaar filejaar 2017, in het bijzonder een zwaar najaar 2017. Mogelijk speelt het drogere weer in 2018 versus 2017 hier een rol.

Door de inspanningen van de Vlaamse regering om de Vlaamse snelwegen terug in optimale staat te brengen, vonden er de voorbije jaren ook in de regio's Antwerpen en Brussel talrijke ingrijpende wegenwerken plaats die gepaard gingen met extra congestie (zie bespreking per snelweg in hoofdstuk 13.1). Hierdoor worden de evolutiecijfers ook voor die regio's en bijgevolg voor Vlaanderen in totaliteit verstoord (cf. toename in het jaar van de werken, afname het jaar nadien). Het effect is omwille van het grote niveau van structurele congestie minder uitgesproken dan in de regio Gent. Doch als gevolg van deze wegenwerken is het niet meer mogelijk om de zuivere autonome evolutie van de files hiervan te onderscheiden.



**Filezwaarte (km.uur) snelwegen Vlaanderen per invloedsgebied
voortschrijdend jaargemiddelde - werkdagen**

	Vlaanderen			Antwerpen			Brussel			Gent		
	Ou-12u	12u-24u	Ou-24u	Ou-12u	12u-24u	Ou-24u	Ou-12u	12u-24u	Ou-24u	Ou-12u	12u-24u	Ou-24u
apr 2012	250	274	524	102	129	231	129	115	244	11	15	26
mei 2012	253	281	534	104	133	237	130	117	247	10	14	24
jun 2012	257	272	530	106	124	230	133	117	250	9	15	24
jul 2012	259	272	531	105	124	229	134	116	250	11	15	26
aug 2012	254	260	514	102	118	220	133	113	246	10	15	25
sep 2012	253	254	507	101	114	215	135	112	247	10	15	24
okt 2012	257	257	514	104	114	217	136	114	250	10	16	26
nov 2012	260	256	516	103	111	214	139	116	255	11	16	27
dec 2012	256	257	512	101	112	213	136	116	251	11	16	28
jan 2013	259	254	513	102	110	213	138	114	252	12	16	28
feb 2013	266	252	519	105	111	216	142	114	256	11	16	27
maa 2013	276	254	529	107	111	219	146	113	259	13	16	29
apr 2013	282	256	538	112	114	226	147	113	260	14	16	30
mei 2013	288	261	549	113	116	229	150	117	267	15	17	32
jun 2013	290	265	556	112	116	228	152	119	271	17	19	36
jul 2013	289	261	550	113	114	227	152	117	269	16	19	35
aug 2013	293	271	564	114	119	233	153	120	273	17	21	38
sep 2013	303	277	579	119	122	241	156	121	277	18	22	40
okt 2013	304	281	584	119	124	243	156	122	278	18	22	40
nov 2013	311	288	600	123	130	252	161	123	284	18	22	40
dec 2013	312	291	604	123	130	253	162	125	286	18	23	40
jan 2014	314	296	610	124	132	257	162	127	289	18	23	41
feb 2014	313	302	615	124	135	259	161	129	290	18	24	41
maa 2014	303	304	607	123	138	261	156	128	284	17	23	40
apr 2014	302	312	614	120	141	261	156	128	284	18	25	43
mei 2014	297	315	611	116	144	259	154	127	281	19	27	45

////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////

**Filezwaarte (km.uur) snelwegen Vlaanderen per invloedsgedie
voortschrijdend jaargemiddelde - werkdagen**

	Vlaanderen			Antwerpen			Brussel			Gent		
	Ou-12u	12u-24u	Ou-24u	Ou-12u	12u-24u	Ou-24u	Ou-12u	12u-24u	Ou-24u	Ou-12u	12u-24u	Ou-24u
jun 2014	299	326	625	118	153	271	154	130	284	17	24	41
jul 2014	300	330	630	119	154	272	155	132	287	16	24	40
aug 2014	299	331	630	117	152	270	155	136	291	16	22	38
sep 2014	295	332	628	114	152	266	154	136	290	15	21	36
okt 2014	294	337	631	115	157	272	152	137	289	15	21	35
nov 2014	289	332	621	113	155	268	149	135	284	15	20	35
dec 2014	294	333	627	115	156	271	152	135	287	15	20	35
jan 2015	298	332	630	116	157	272	155	134	290	15	20	35
feb 2015	299	330	629	117	157	274	155	133	288	15	20	35
maa 2015	303	329	632	117	155	272	160	135	295	15	20	34
apr 2015	304	326	631	117	153	270	160	136	296	15	19	34
mei 2015	305	322	627	119	151	270	160	136	296	13	17	30
jun 2015	303	318	621	117	148	265	159	134	294	15	20	36
jul 2015	304	325	629	117	151	268	159	136	294	17	23	40
aug 2015	304	326	630	117	151	268	159	136	294	17	24	41
sep 2015	305	327	632	119	152	271	159	138	297	17	24	41
okt 2015	305	331	635	118	153	271	160	140	300	17	24	41
nov 2015	304	340	644	118	157	276	158	142	301	17	24	41
dec 2015	301	342	643	117	159	276	155	141	297	17	24	41
jan 2016	303	355	659	119	166	285	155	145	300	17	24	42
feb 2016	306	363	670	121	170	291	156	148	304	17	24	41
maa 2016	307	370	677	123	173	296	154	147	301	17	24	41
apr 2016	311	373	684	126	175	302	155	148	303	17	23	40
mei 2016	314	378	691	127	178	305	156	149	305	17	22	39
jun 2016	313	390	702	128	184	312	156	154	309	14	18	32
jul 2016	313	395	708	128	185	313	155	154	310	13	17	30



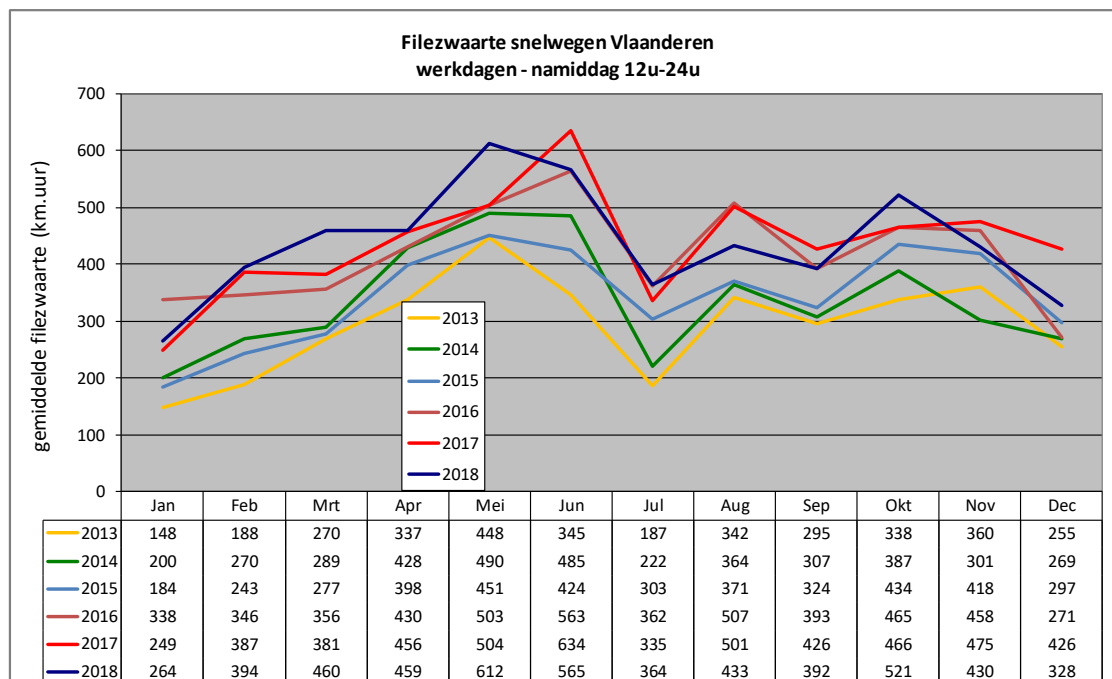
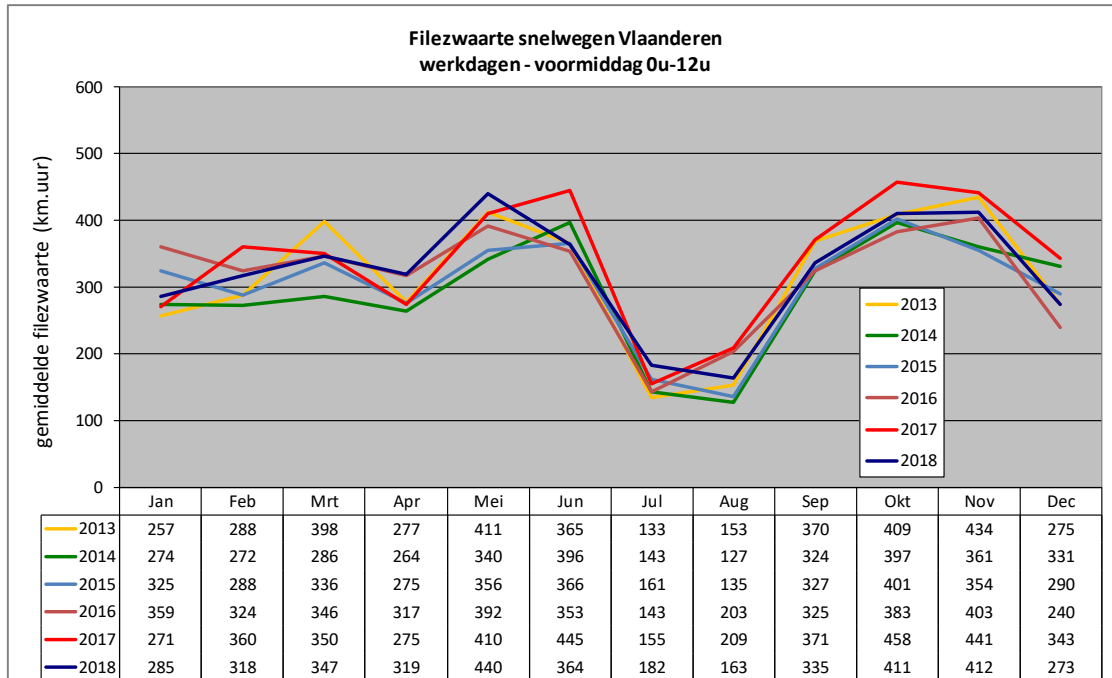
Filezwaarte (km.uur) snelwegen Vlaanderen per invloedsgedied voortschrijdend jaargemiddelde - werkdagen												
	Vlaanderen			Antwerpen			Brussel			Gent		
	Ou-12u	12u-24u	Ou-24u	Ou-12u	12u-24u	Ou-24u	Ou-12u	12u-24u	Ou-24u	Ou-12u	12u-24u	Ou-24u
okt 2018	328	447	775	141	233	374	149	156	305	24	31	54
nov 2018	326	443	769	142	233	375	145	153	299	24	30	54
dec 2018	320	435	756	141	232	373	144	152	296	23	27	50



Evolutie (%) filezwaarte snelwegen Vlaanderen per invloedsg gebied werkdagen (evolutie op jaarbasis: jaargemiddelde jaar X / jaargemiddelde jaar Y)												
	Vlaanderen			Antwerpen			Brussel			Gent		
	Ou-12u	12u-24u	Ou-24u	Ou-12u	12u-24u	Ou-24u	Ou-12u	12u-24u	Ou-24u	Ou-12u	12u-24u	Ou-24u
2013/2012	1.22	1.13	1.18	1.22	1.16	1.19	1.19	1.08	1.14	1.54	1.41	1.46
2014/2013	0.94	1.14	1.04	0.93	1.20	1.07	0.94	1.09	1.00	0.84	0.90	0.87
2015/2014	1.02	1.03	1.03	1.02	1.02	1.02	1.02	1.04	1.03	1.16	1.18	1.17
2016/2015	1.05	1.22	1.14	1.11	1.23	1.18	0.96	1.07	1.01	0.76	0.75	0.76
2017/2016	1.08	1.05	1.06	1.14	1.18	1.16	1.07	1.03	1.05	1.56	1.93	1.78
2018/2017	0.94	1.00	0.97	0.95	1.01	0.98	0.90	0.99	0.94	1.10	0.78	0.90
2014/2012	1.15	1.30	1.22	1.14	1.39	1.27	1.12	1.17	1.14	1.29	1.26	1.27
2015/2012	1.18	1.33	1.25	1.16	1.42	1.30	1.14	1.22	1.18	1.50	1.48	1.49
2016/2012	1.24	1.62	1.43	1.29	1.75	1.53	1.10	1.30	1.19	1.14	1.11	1.13
2017/2012	1.34	1.70	1.52	1.47	2.06	1.78	1.18	1.33	1.25	1.79	2.15	2.00
2018/2012	1.25	1.69	1.47	1.39	2.07	1.75	1.06	1.32	1.18	1.97	1.68	1.80

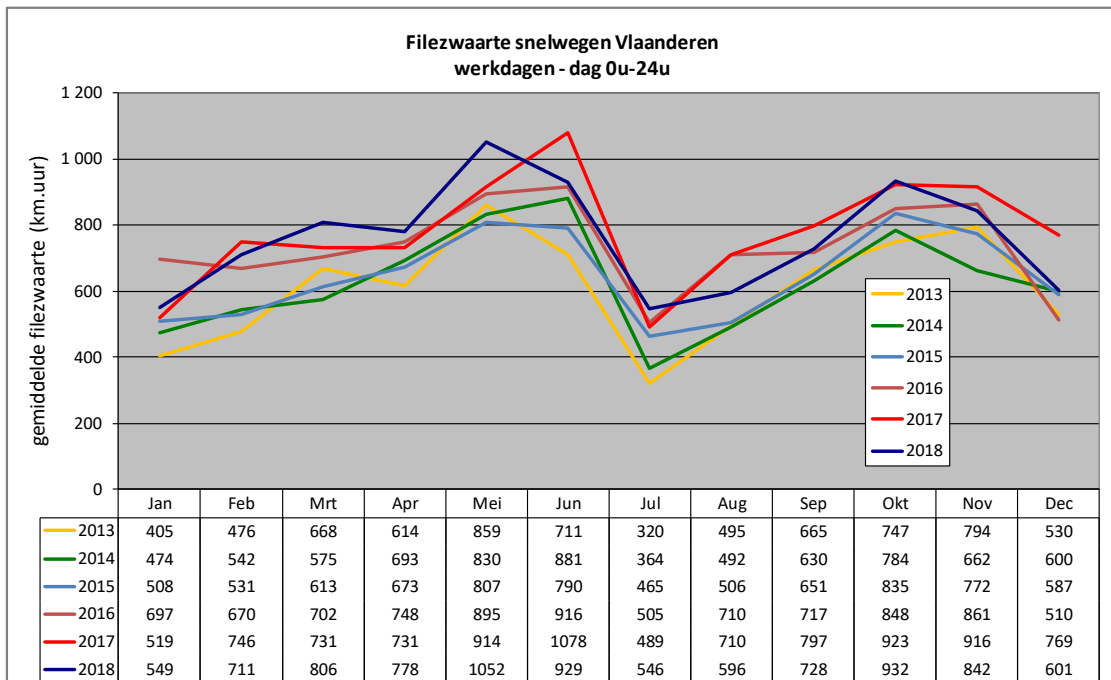
12.2 VARIATIE OVER DE MAANDEN

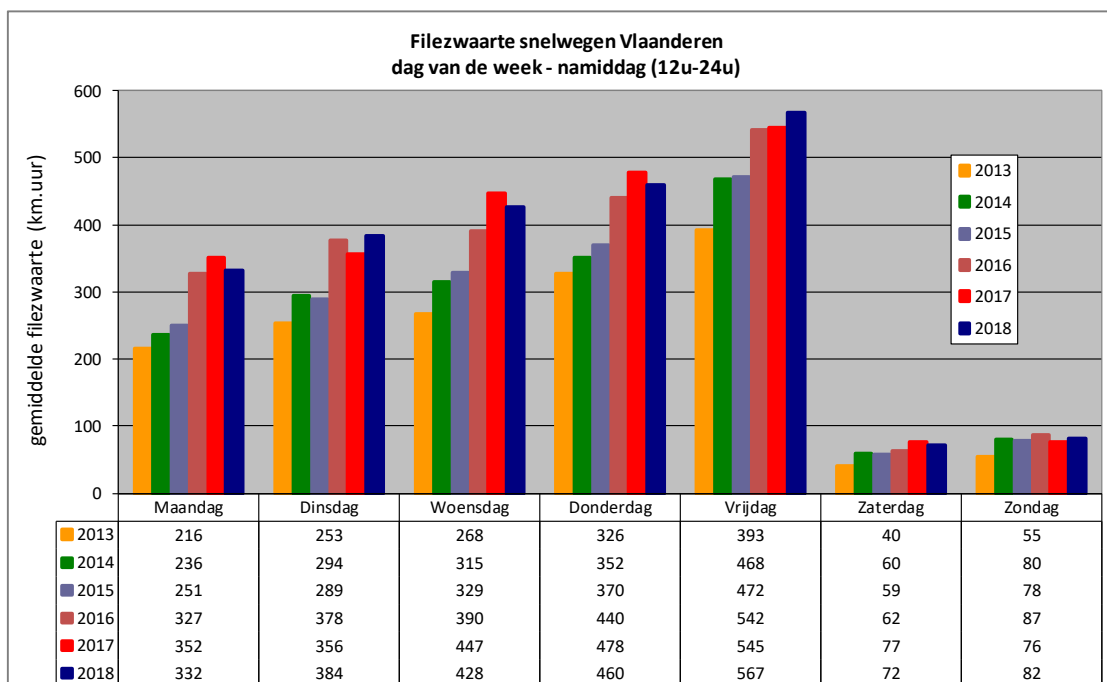
In dit hoofdstuk wordt, aan de hand van maandgemiddelden van de filezwaarte voor het totale Vlaamse snelwegennet, inzicht geboden in de seizoensinvloed alsook hoe de evoluties zijn verdeeld over het jaar.



- **2018**

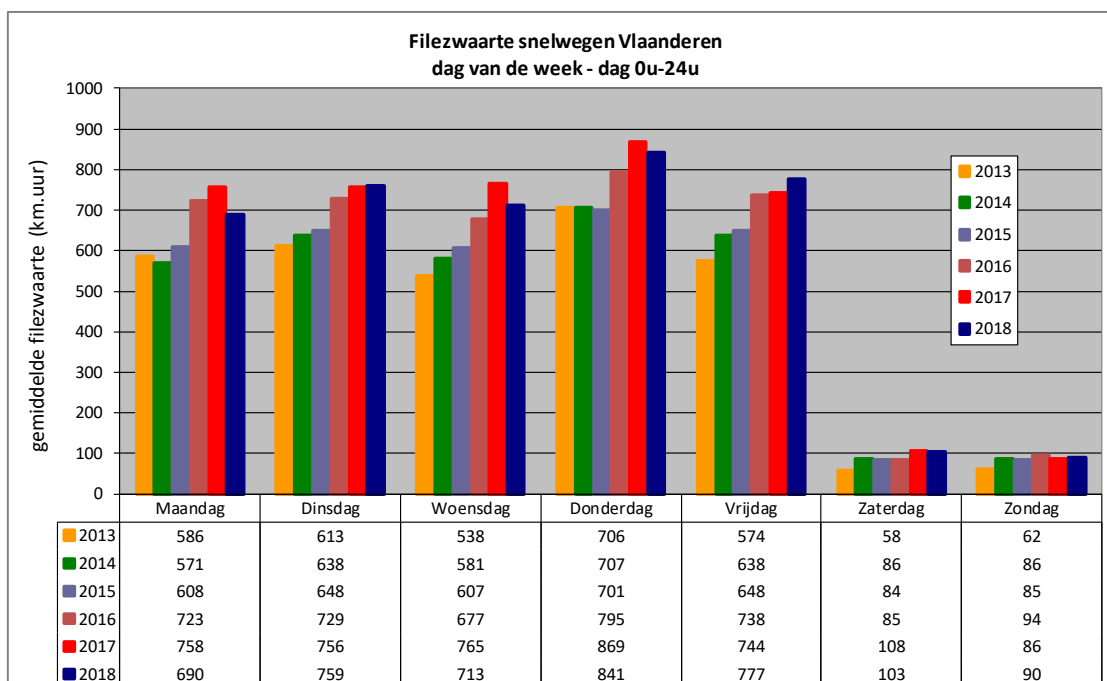
- o de afname van de ochtendfiles in 2018 op jaarbasis is voornamelijk het gevolg van minder zware ochtendfiles tijdens de tweede jaarhelft (juni tot en met december). Het lijkt er dan ook op dat de ochtendfiles in die periode het jaar voordien (2017) eerder aan de hoge kant waren en deze in 2018 zich terug meer op het normale niveau situeren.
- o De filezwaarte tijdens de namiddag in 2018 schommelt rond de curve van 2017 en ligt er in nagenoeg de helft van de maanden boven en de andere helft onder, doch ook hier zijn het vooral de maanden in de tweede jaarhelft die een afname vertonen ten opzichte van 2017.





De avondfiles vertonen een heel standvastig beeld over de jaren. Deze zijn het minst zwaar op maandag. Naarmate de week vordert nemen de avondfiles stelselmatig verder toe in zwaarte waardoor de avondfiles op vrijdag al ieder jaar het zwaarst zijn.

In vergelijking met 2017 is de filezwaarte tijdens de avondspits in 2018 afgenomen op maandag, woensdag en donderdag en toegenomen op dinsdag en vrijdag.



13 FILES PER SNELWEG

In dit hoofdstuk wordt gefocust op de congestie op de afzonderlijke snelwegen.

De cijfers betreffen de filezwaarte en fileduur op werkdagen (definities zie hoofdstuk 4). Doordat de filezwaarte rekening houdt met zowel de lengte van de files als met de duur ervan wordt filezwaarte als een interessantere file-indicator beschouwd dan filelengte. De fileduur (per locatie) op zijn beurt geeft inzicht in waar de congestie is gesitueerd op de snelweg.

Hoofdstuk 13.1 focust op de individuele snelwegen.

Hoofdstuk 13.2 kwantificeert het aandeel van de individuele snelwegen in de totale filezwaarte op de Vlaamse snelwegen.

Gewijzigde berekeningsmethode vanaf jaarrapport 2015

Vanaf het jaarrapport 2015 werd de berekeningsmethode van de indicatoren filezwaarte en fileduur gewijzigd ten opzichte van de voorgaande edities van het jaarrapport verkeersindicatoren (zie hoofdstuk 4).

Hierdoor kunnen de cijfers in dit hoofdstuk niet vergeleken worden met deze in de rapporten van voor 2015.

Om de meerjarenevolutie in kaart te kunnen brengen zonder trendbreuk ingevolge de gewijzigde berekeningsmethode werden in dit hoofdstuk ook de cijfers van de voorgaande jaren herberekend met de nieuwe berekeningsmethode.

Hierdoor wijken de cijfers af van deze in de oudere jaarrapporten (vóór 2015).

Enkel de voornaamste snelwegen of de snelwegen met de hoogste graad van congestie worden besproken. De cijfers voor de andere snelwegen kunnen worden opgevraagd via de interactieve webtool (zie hoofdstuk 2.2). Hetzelfde geldt uiteraard ook voor de cijfers achterliggend aan de grafieken.



13.1 FILEZWAARTE EN FILEDUUR PER SNELWEG

De bespreking van de files per snelweg op volgende pagina's gebeurt telkens op analoge wijze. Hieronder wordt toegelicht hoe dit gebeurt, alsook enkele aandachtspunten hierbij.

- **1^e grafiek: fileduur**
 - o de bovenste grafiek geeft de fileduur weer op werkdagen (definities zie hoofdstuk 4) voor ieder kilometerpunt op de weg, uitgedrukt in aantal minuten file per dag; deze biedt inzicht in de plaats waar de congestie is gesitueerd op de weg
 - o de rijrichting op deze grafiek is steeds van links naar rechts
 - o de situering van de op- en afrittencomplexen en files is benaderend gelet op de resolutie van 1km waarmee de analyse is uitgevoerd
 - o de schaal van de Y-as is steeds 250 minuten, met uitzondering van de R0, R1, E17 en E313 richting Antwerpen waar de fileduur veel hoger oploopt
 - o de achterliggende cijfers kunnen worden opgevraagd via de interactieve webtool (zie hoofdstuk 2.2)

- **2^e grafiek: filezwaarte**
 - o de tweede grafiek geeft de langetermijnevolutie weer van de filezwaarte op werkdagen (definities zie hoofdstuk 4) waarbij de seizoensinvloeden zijn weggefilterd door gebruik te maken van voortschrijdende jaargemiddelden
 - o voor de definitie alsook de voor- en nadelen bij het interpreteren van de voortschrijdende jaargemiddelden wordt verwezen naar hoofdstuk 12.1
 - o de schaal van de Y-as verschilt van weg tot weg (wegens de grote variatie)
 - o de achterliggende cijfers kunnen worden opgevraagd via de interactieve webtool (zie hoofdstuk 2.2)

- **tabel: evolutie filezwaarte op jaarbasis**
 - o de tabel geeft de evolutie op jaarbasis weer van de filezwaarte op werkdagen voor de ganse snelweg: enerzijds de evolutie van jaar tot jaar, anderzijds de evolutie ten opzichte van 2012 (het beginpunt van de nieuwe berekeningsmethode voor de file-indicatoren). Dit komt m.a.w. neer op de evolutie van de decemberwaarden van de voortschrijdende 12-maand gemiddelden
 - o waarden in het lichtgrijs:
op sommige wegen is er enkel maar structurele file tijdens één van de spitsperiodes (ochtend of avond); in dergelijke gevallen worden de waarden in de tabel voor de spitsperiode zonder uitgesproken structurele congestie in het lichtgrijs weergegeven; kleine fluctuaties in de filezwaarte geven dan immers aanleiding tot grote procentuele evoluties waar echter niet teveel op mag worden gefocust wegens niet relevant

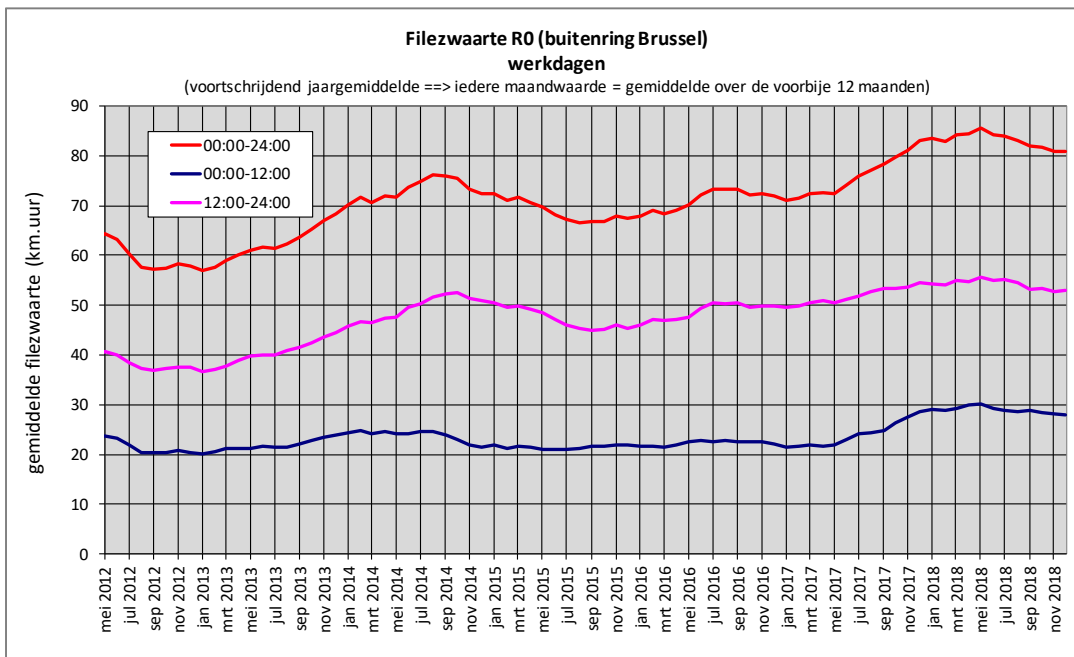
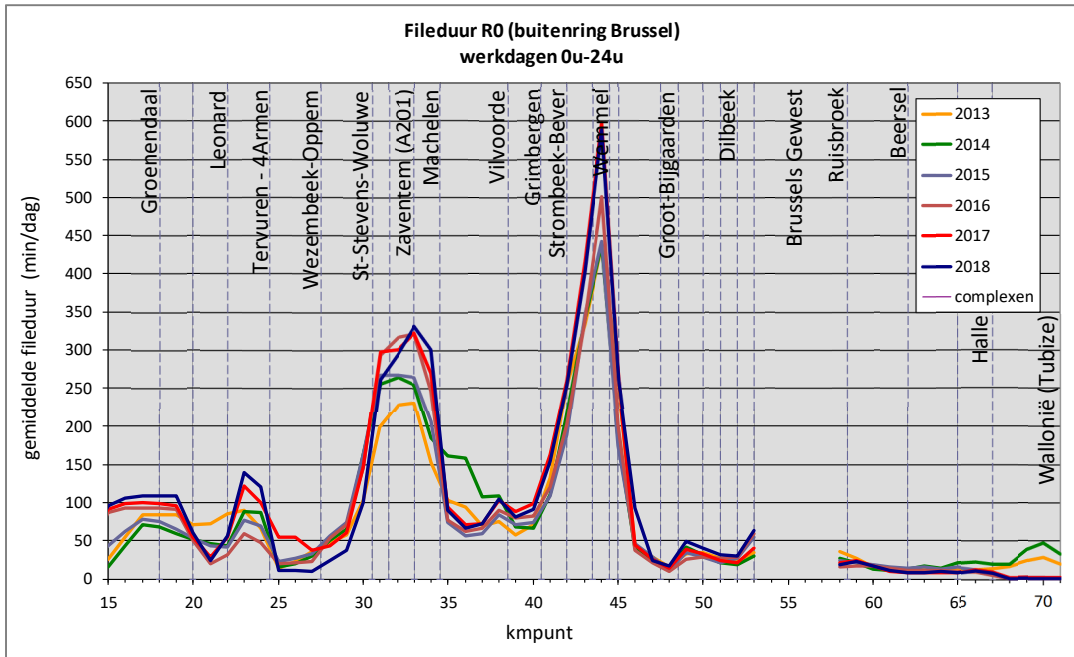
Achteraan het hoofdstuk (zie 13.1.22) worden kort nog enkele algemene tendensen besproken.

////////////////////////////////////

Deze blanco pagina wordt ingevoegd i.f.v. een meer praktische bladschikking in het vervolg van dit hoofdstuk, namelijk alle info per snelweg naast elkaar (de grafieken op de linker pagina, de bespreking op de rechter pagina).



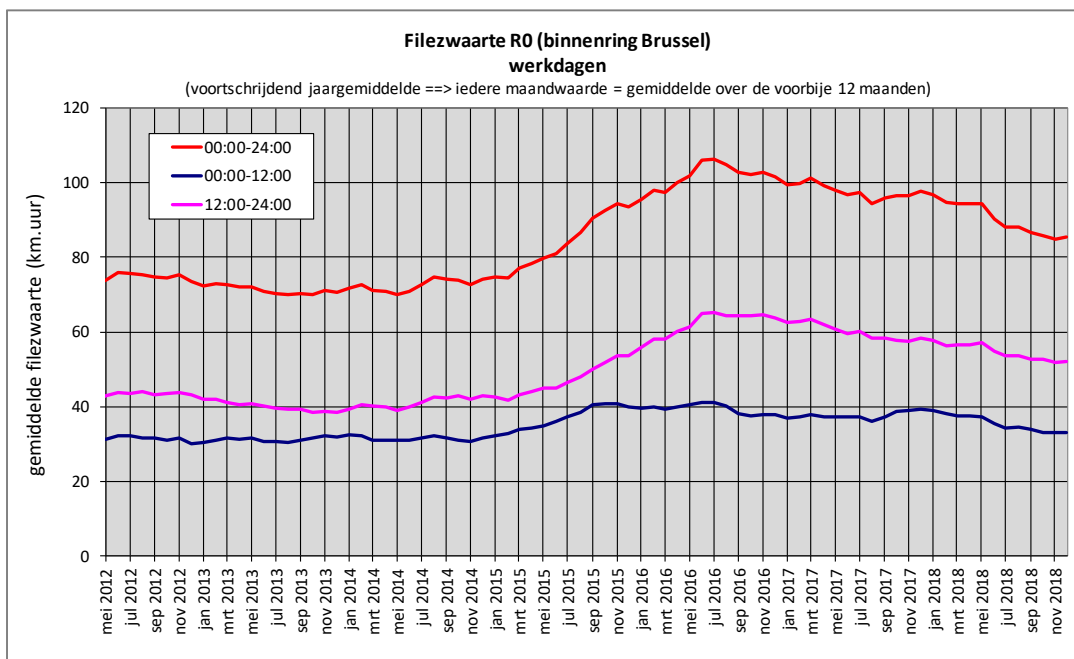
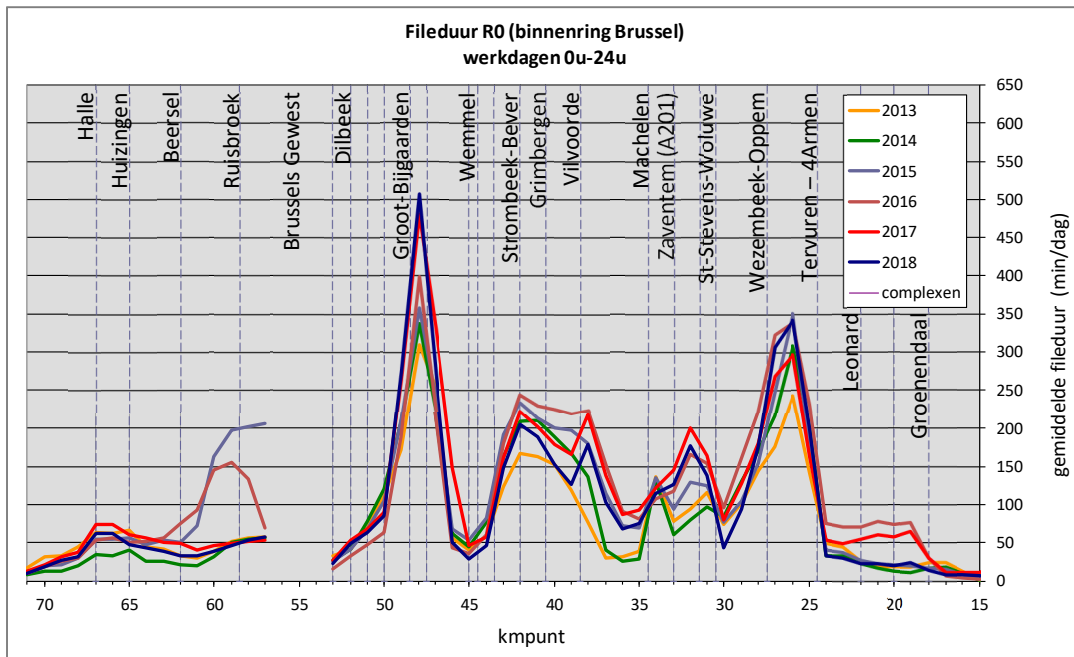
13.1.1 R0 BUITENRING BRUSSEL



Evolutie filezwaarte op jaarbasis - werkdagen (= verhouding jaargemiddelde jaar X t.o.v. jaargemiddelde Y)				
		0u-24u	0u-12u	12u-24u
R0 (buitenring Brussel)	2013 / 2012	1.18	1.17	1.19
	2014 / 2013	1.06	0.90	1.14
	2015 / 2014	0.93	1.02	0.89
	2016 / 2015	1.07	1.01	1.10
	2017 / 2016	1.15	1.29	1.09
	2018 / 2017	0.97	0.98	0.97
	2018 / 2012	1.40	1.37	1.41



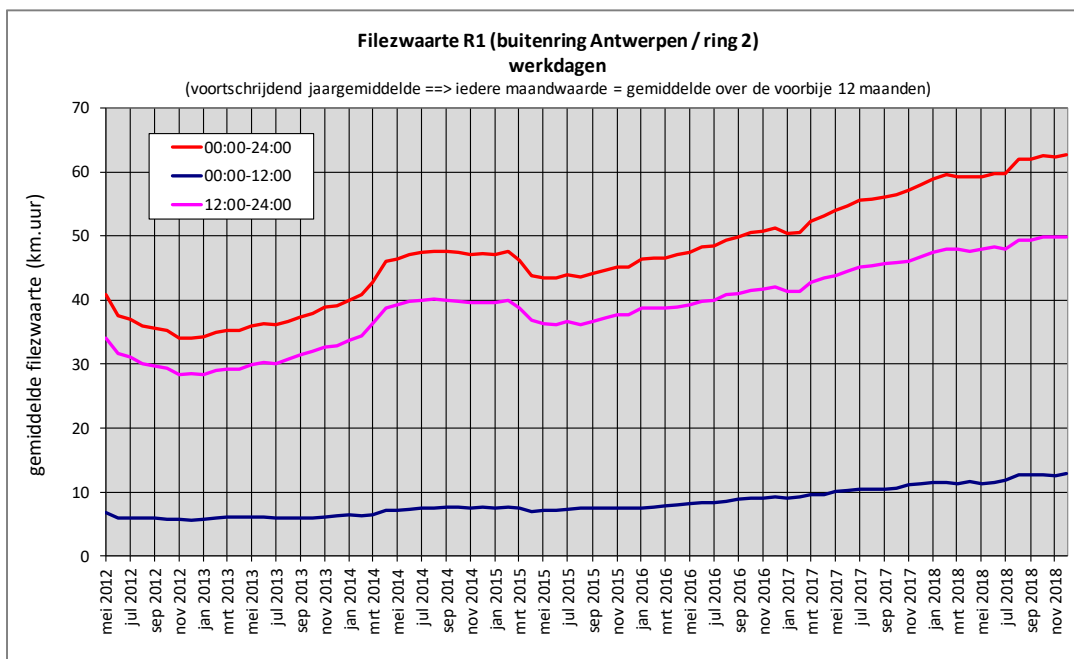
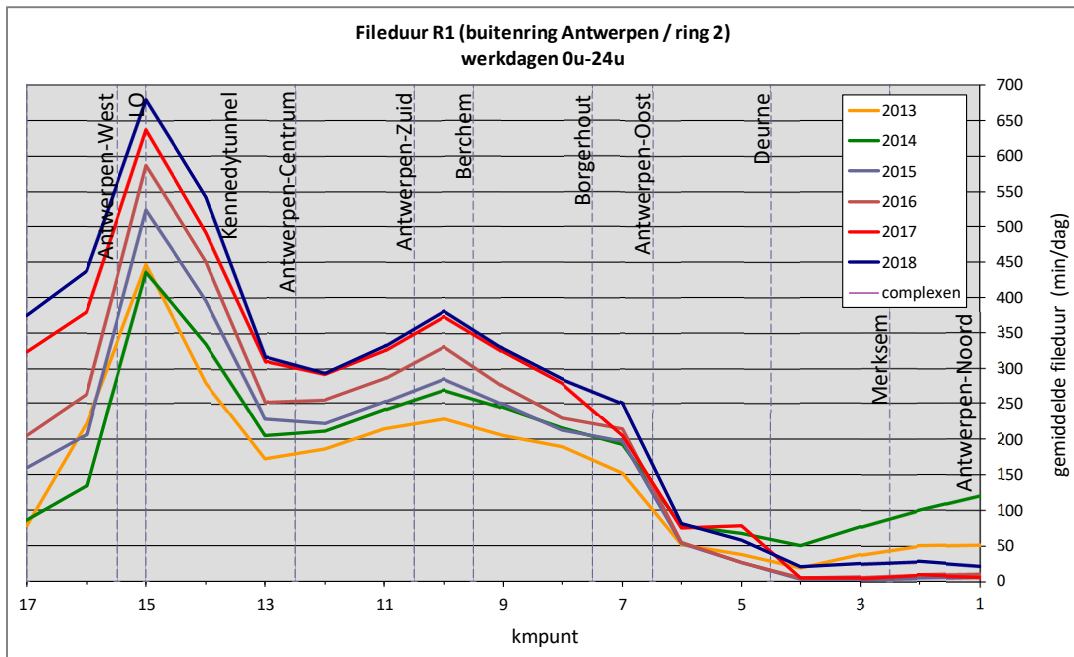
13.1.2 R0 BINNENRING BRUSSEL



Evolutie filezwaarte op jaarbasis - werkdagen (= verhouding jaargemiddelde jaar X t.o.v. jaargemiddelde Y)				
		Ou-24u	Ou-12u	12u-24u
R0 (binnenring Brussel)	2013 / 2012	0.96	1.06	0.89
	2014 / 2013	1.05	0.98	1.11
	2015 / 2014	1.26	1.27	1.26
	2016 / 2015	1.08	0.95	1.19
	2017 / 2016	0.96	1.04	0.91
	2018 / 2017	0.87	0.84	0.89
	2018 / 2012	1.16	1.10	1.21



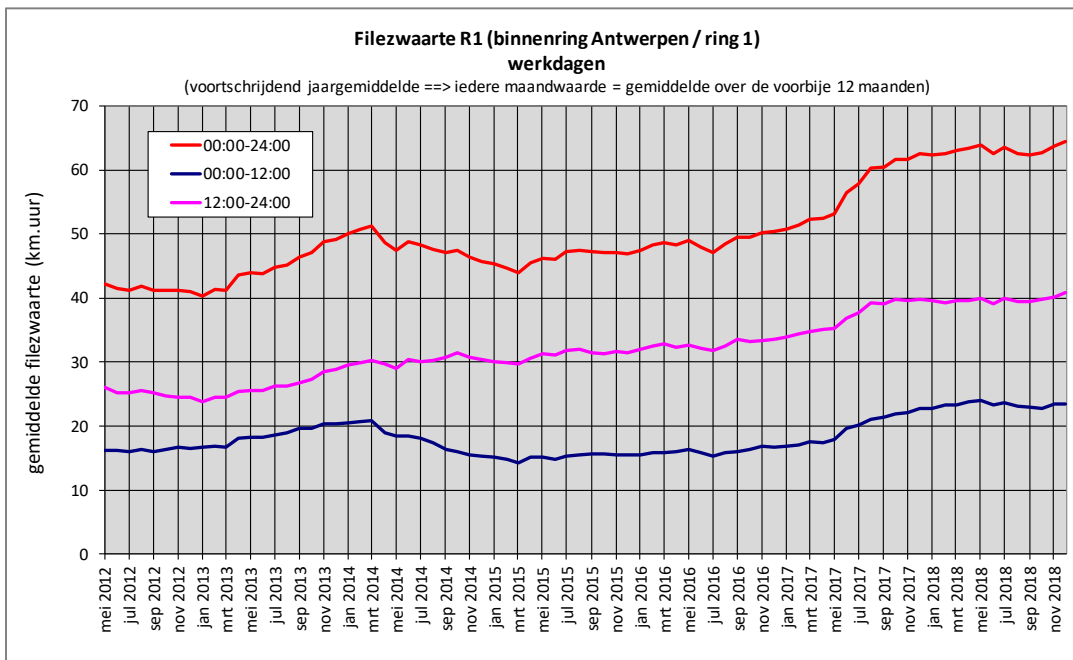
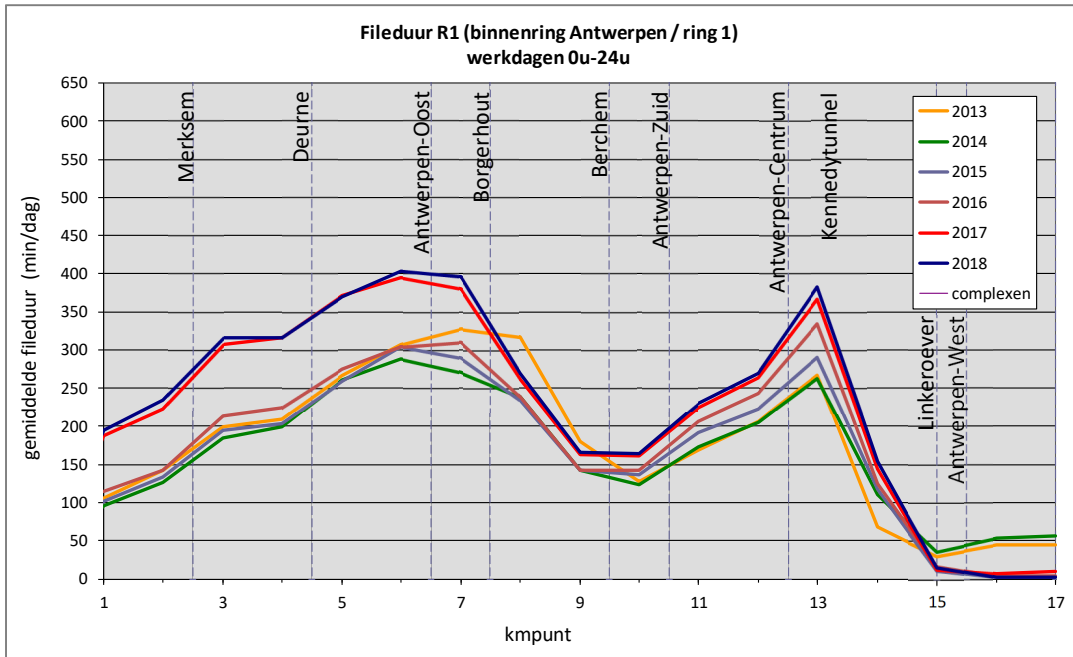
13.1.3 R1 BUITENRING ANTWERPEN (RING 2)



Evolutie filezwaarte op jaarbasis - werkdagen (= verhouding jaargemiddelde jaar X t.o.v. jaargemiddelde Y)				
		Ou-24u	0u-12u	12u-24u
R1 (buitenring Antwerpen / ring 2)	2013 / 2012	1.15	1.11	1.15
	2014 / 2013	1.21	1.22	1.21
	2015 / 2014	0.96	0.98	0.95
	2016 / 2015	1.13	1.24	1.11
	2017 / 2016	1.13	1.23	1.11
	2018 / 2017	1.08	1.13	1.07
	2018 / 2012	1.84	2.27	1.75



13.1.4 R1 BINNENRING ANTWERPEN (RING 1)



Evolutie filewaarte op jaarbasis - werkdagen (= verhouding jaargemiddelde jaar X t.o.v. jaargemiddelde Y)				
		Ou-24u	Ou-12u	12u-24u
R1 (binnenring Antwerpen / ring 1)	2013 / 2012	1.20	1.24	1.18
	2014 / 2013	0.93	0.75	1.05
	2015 / 2014	1.03	1.00	1.04
	2016 / 2015	1.07	1.09	1.07
	2017 / 2016	1.24	1.36	1.19
	2018 / 2017	1.03	1.03	1.03
	2018 / 2012	1.57	1.43	1.67

Knelpunten en structurele files

- [avondspits] oververzadiging (capaciteitstekort) tussen Antwerpen-Centrum en Linkeroever (Kennedytunnel)
 - o gevolg: terugslaande file vanaf de Kennedytunnel tot Antwerpen-Zuid of verder
- [ochtendspits en in mindere mate avondspits] oververzadiging (capaciteitstekort) in de weefzone tussen Borgerhout en Berchem
 - o gevolg: terugslaande file vanaf Berchem/Borgerhout tot Antwerpen-Noord op de ring en tot op de E313 en E19-noord
- [avondspits] oververzadiging (capaciteitstekort) op de aansluiting van de ring naar de E313
 - o gevolg: terugslaande file van Antwerpen-Oost tot Antwerpen-Noord en de E19-noord

Tot april 2014 vormde ook de aansluiting van de binnenring naar de A12 en E19 in Antwerpen-Zuid een knelpunt van waaruit de file terug sloeg richting Antwerpen-Oost en verder. Door de herbelijning van de binnenring in Antwerpen-Zuid is dit knelpunt opgelost en is de kop van de file verplaatst.

Verstoring filebeeld door wegenwerken

- 2018 (april): herstelling betonverzakking in Deurne, doch met weinig hinder

Het effect van tijdelijke files door wegenwerken op het voortschrijdend gemiddelde van de filezwaarte en de interpretatie ervan worden toegelicht in de kader aan het begin van hoofdstuk 12.1.

Ochtendspits versus avondspits

Het fileprobleem op de binnenring van de R1 is een probleem van zowel de ochtendspits als van de avondspits waarbij de avondspits zwaarder is dan de ochtendspits. De grootste fileduur wordt in 2018 waargenomen ter hoogte van Antwerpen-Oost (tot maar liefst 400 minuten of 6.5 uur file per werkdag; eenzelfde niveau als in 2017). Vóór 2017 werd de hoogste fileduur op de binnenring opgetekend aan de Kennedytunnel.

Evolutie congestie op jaarbasis

- 2013: toename van de ochtendfile met 24% en van de avondfile met 18%
- 2014: afname van de ochtendfile met 25%, toename van de avondfile met 5%
- 2015: ochtendfile status quo, toename van de avondfile met 4%
- 2016: toename van de ochtendfile met 9% en van de avondfile met 7%
- 2017: toename van de ochtendfile met 36% en van de avondfile met 19%
- 2018: toename van de ochtend- en avondfiles met 3%

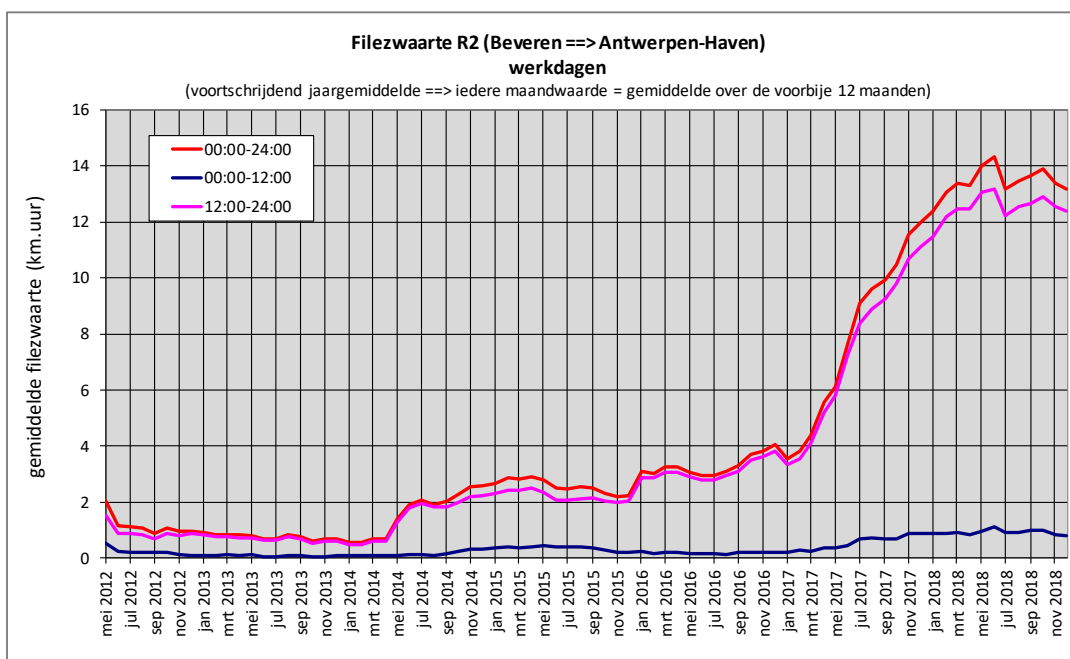
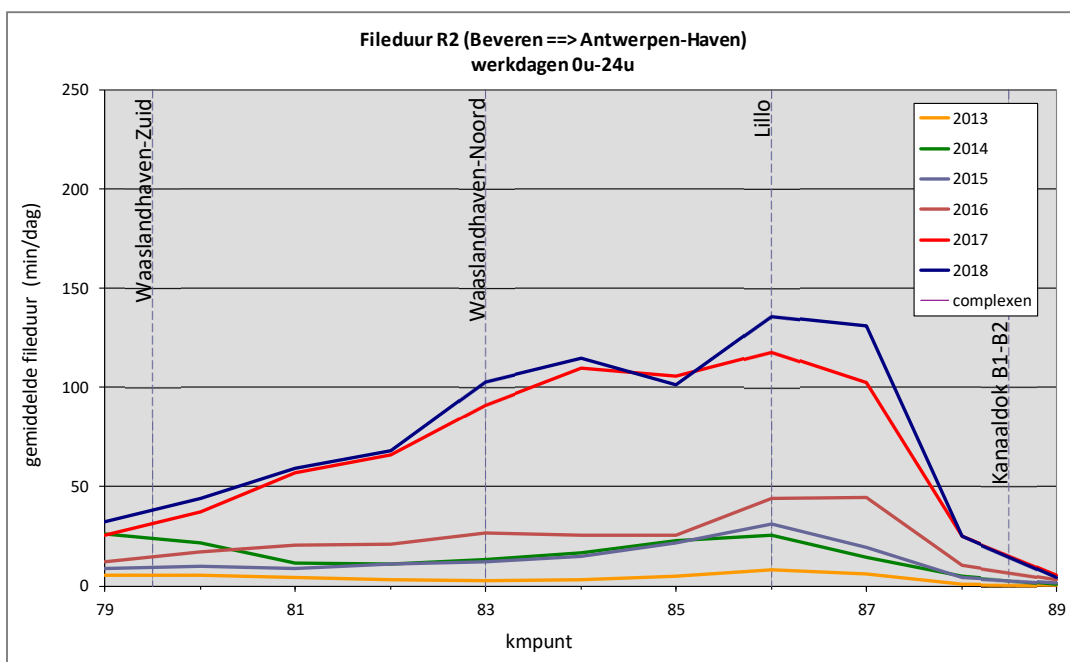
Ten opzichte van 2012 ligt de filezwaarte op de binnenring van de R1 in 2018 43% hoger tijdens de ochtendspits en 67% hoger tijdens de avondspits (zonder verstoring door wegenwerken, noch in 2012, noch in 2018).

De tijdelijke afname van de ochtendfile in 2014 is te wijten aan de afname van de congestie in de zone Antwerpen-Oost – Antwerpen-Zuid door de aanpassing van de wegconfiguratie in Antwerpen-Zuid door de herbelijning in april 2014.

Meer gedetailleerde informatie over de effecten van de herbelijning op de ring in Antwerpen-Zuid is terug te vinden in het rapport ‘Evaluatie belijningsmaatregel R1 binnenring in Antwerpen-Zuid’ (Verkeerscentrum, oktober 2015).

////////////////////////////////////

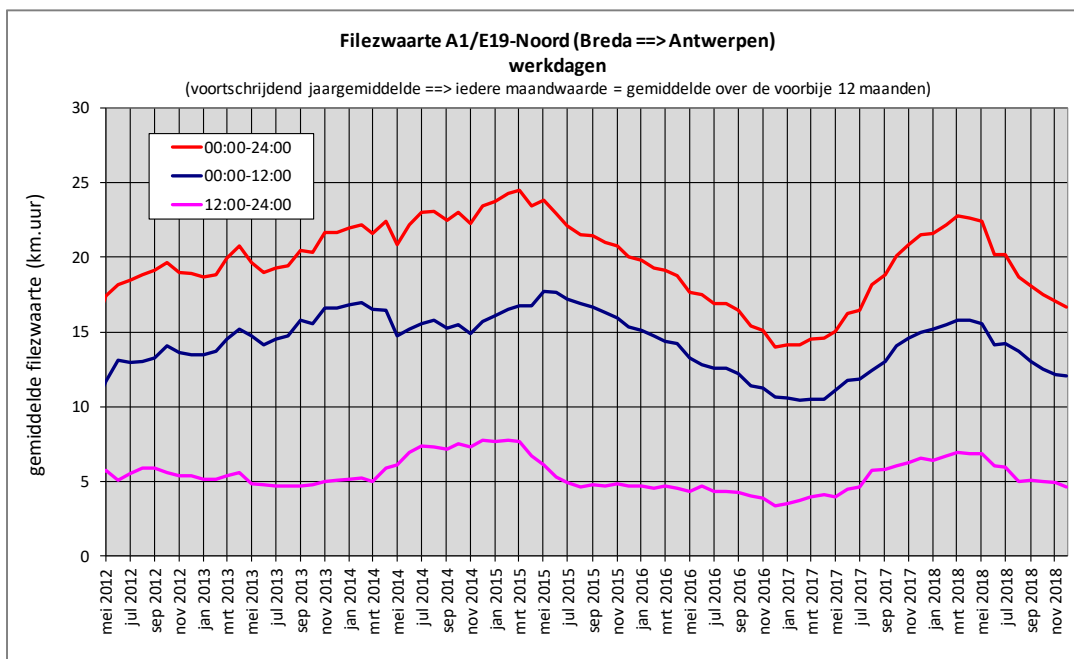
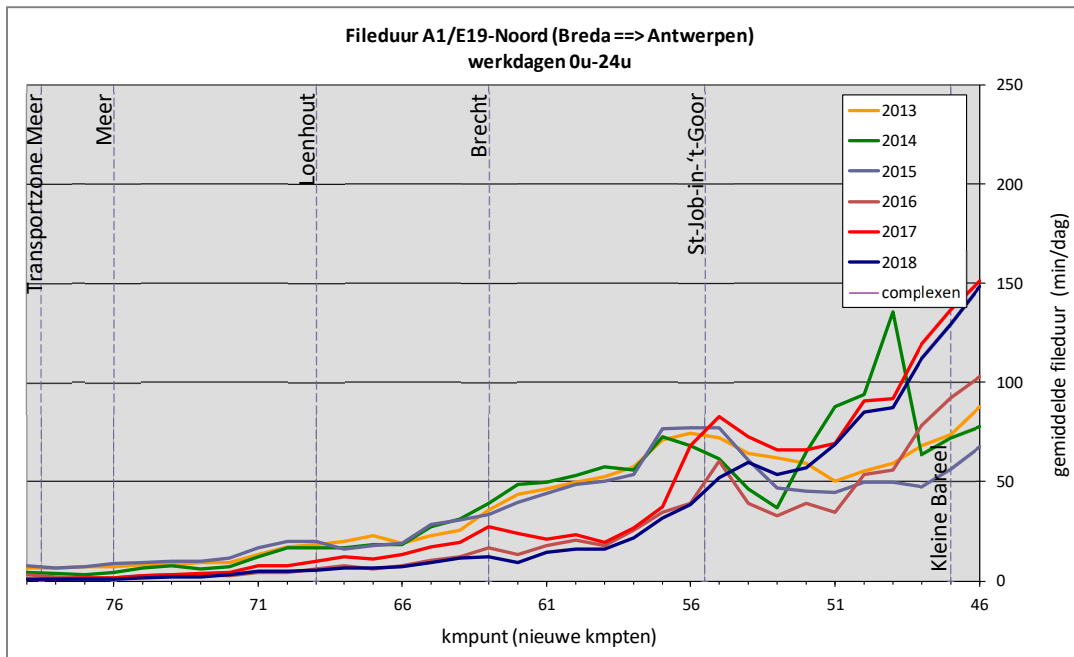
13.1.5 R2 (BEVEREN ==> ANTWERPEN-HAVEN)



Evolutie filezwaarte op jaarbasis - werkdagen (= verhouding jaargemiddelde jaar X t.o.v. jaargemiddelde Y)				
		Ou-24u	Ou-12u	12u-24u
R2 (Beveren ==> Antwerpen-Haven)	2013 / 2012			
	2014 / 2013			
	2015 / 2014			
	2016 / 2015			
	2017 / 2016	2.97	4.13	2.90
	2018 / 2017	1.10	0.92	1.11
	2018 / 2012			

////////////////////////////////////

13.1.6 A1/E19-NOORD (BREDA ==> ANTWERPEN)



Evolutie filezwaarte op jaarbasis - werkdagen				
(= verhouding jaargemiddelde jaar X t.o.v. jaargemiddelde Y)				
		Ou-24u	Ou-12u	12u-24u
A1/E19-Noord (Breda ==> Antwerpen)	2013 / 2012	1.15	1.23	0.94
	2014 / 2013	1.08	0.95	1.53
	2015 / 2014	0.85	0.97	0.61
	2016 / 2015	0.70	0.70	0.71
	2017 / 2016	1.54	1.40	1.97
	2018 / 2017	0.78	0.80	0.71
	2018 / 2012	0.88	0.89	0.86



Knelpunten en structurele files

- [ochtendspits] oververzadiging (capaciteitstekort) tussen St-Job-in-’t-Goor en Kleine Bareel
 - o gevolg: terugslaande file vanaf oprit St-Job tot Brecht of verder
- [ochtendspits] oververzadiging (capaciteitstekort) in het knooppunt Antwerpen-Noord (aansluiting met R1 op slechts 2 rijstroken)
 - o gevolg: terugslaande file vanaf Antwerpen-Noord tot voorbij Kleine Bareel
- [ochtend- en avondspits] terugslaande file vanaf Antwerpse ring
 - o gevolg: file tussen Kleine Bareel (of verder) en de Antwerpse ring

Verstoring filebeeld door wegenwerken

- 2014 (april-juni): werken t.h.v. Kleine Bareel met tijdelijk extra file tussen St-Job en Kleine Bareel [voornamelijk avond]
- 2016 (augustus): werken tussen Brecht en St-Job (structureel onderhoud), doch met weinig hinder
- 2018 (oktober-november): werken tussen Loenhout en Brecht (structureel onderhoud), doch met weinig hinder

Het effect van tijdelijke files door wegenwerken op het voortschrijdend gemiddelde van de filezwaarte en de interpretatie ervan worden toegelicht in de kader aan het begin van hoofdstuk 12.1.

Ochtendspits versus avondspits

Tijdelijke fenomenen (wegenwerken) buiten beschouwing gelaten is het fileprobleem op de E19-Noord richting Antwerpen een probleem van voornamelijk de ochtendspits waarbij de grootste fileduur wordt waargenomen ter hoogte van de aansluiting met de Antwerpse ring (tot 150 minuten of 2.5 uur file per werkdag, net zoals in 2017).

Evolutie congestie op jaarbasis

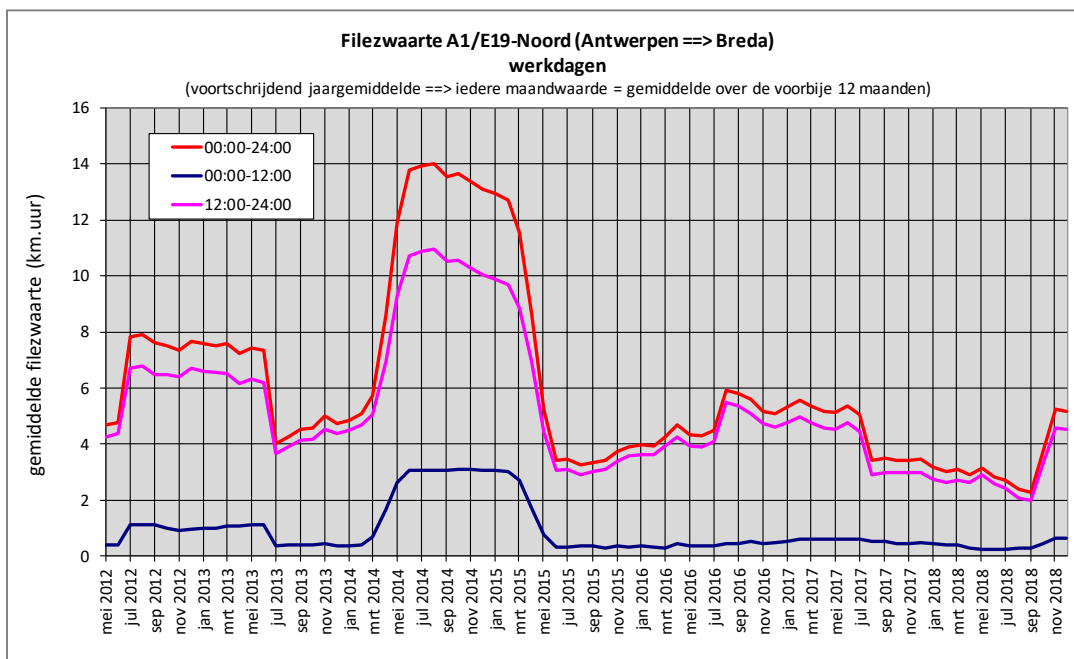
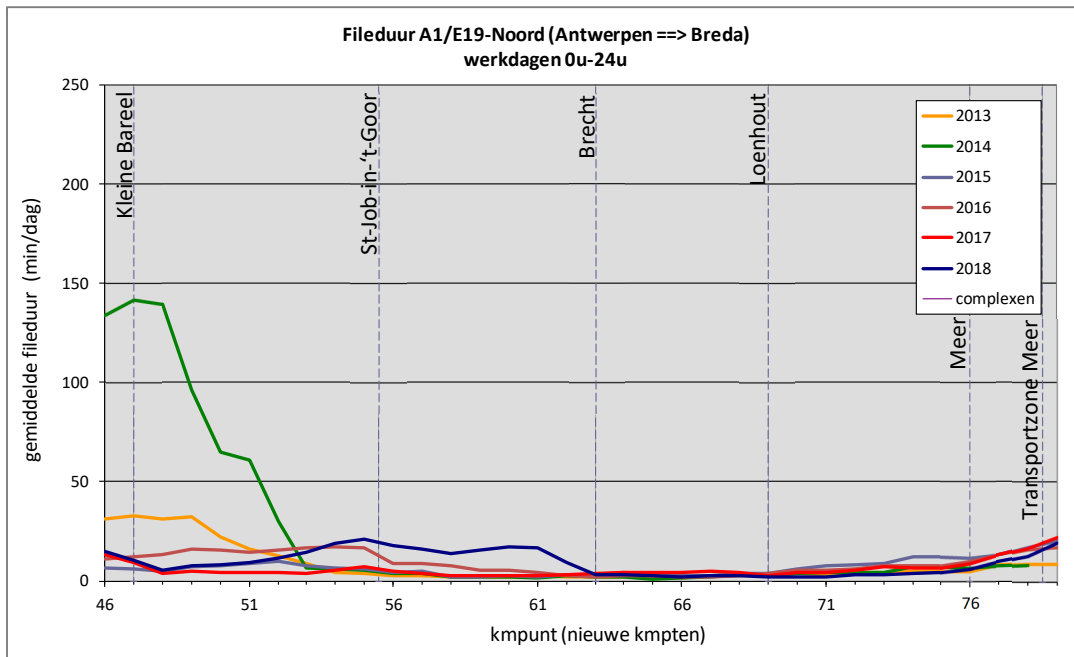
- 2013: toename
- 2014: evolutie verstoord door wegenwerken
- 2015: afname minstens deels te wijten aan de werken in 2014
- 2016: afname met 30%
- 2017: toename met 40%
- 2018: afname met 20%

Ten opzichte van 2012 ligt de filezwaarte op de E19-Noord tijdens de ochtendspits 11% lager in 2018 (zonder noemenswaardige verstoring door wegenwerken, noch in 2012, noch in 2018).

De tijdelijke afname van de ochtendfiles op de E19-Noord richting Antwerpen is deels toe te schrijven aan compensatie voor de extra hinder in 2014 die gepaard ging met de wegenwerken die er toen plaatsvonden. De daling zet zich echter ook nadien nog even verder. Wellicht is hier een verband met de openstelling van de A4 in Steenberghe in Nederland waardoor een deel van het verkeer de route via de A12-Noord in België neemt (cf. afname van het vrachtverkeer aan de grensovergang in Meer samenvallend met een toename aan de grensovergang in Zandvliet sinds de openstelling van de A4). De toename in 2017 lijkt vooral een gevolg te zijn van meer terugslaande file van de Antwerpse ring naar de E19-Noord.



13.1.7 A1/E19-NOORD (ANTWERPEN ==> BREDA)



Evolutie filezwaarte op jaarbasis - werkdagen				
(= verhouding jaargemiddelde jaar X t.o.v. jaargemiddelde Y)				
		0u-24u	0u-12u	12u-24u
A1/E19-Noord (Antwerpen ==> Breda)	2013 / 2012	0.62	0.40	0.65
	2014 / 2013	2.76	8.01	2.30
	2015 / 2014	0.30	0.11	0.36
	2016 / 2015	1.30	1.38	1.30
	2017 / 2016	0.68	0.97	0.65
	2018 / 2017	1.50	1.36	1.52
	2018 / 2012	0.67	0.66	0.68

////////////////////////////////////

Knelpunten en structurele files

- [avondspits tot medio 2014] oververzadiging (capaciteitstekort) tussen Kleine Bareel en St-Job-in-‘t-Goor in combinatie met terugslaan file van de afrit St-Job-in-‘t-Goor
 - o gevolg: terugslaan file vanaf St-Job en Kleine Bareel tot op de Antwerpse ring

Sinds medio 2014 is het eerste knelpunt opgelost en het tweede gemilderd door de infrastructuraanpassingen in het kader van de ingebruikname van de spitsstrook E19-Noord.

Verstoring filebeeld door wegenwerken

- 2012 (juni-juli): werken tussen Loenhout en Meer met tijdelijk extra file tussen St-Job en Loenhout [ochtend + avond]
- 2014 (april-juni): werken tussen Kleine Bareel en St-Job (aanleg spitsstrook) met tijdelijk aanzienlijk extra file tussen de Antwerpse ring en St-Job [ochtend + avond]
- 2016 (augustus): werken tussen St-Job en Brecht (structureel onderhoud) met tijdelijk wat extra file tussen Kleine Bareel en St-Job / Brecht [ochtend + avond]
- 2018 (oktober-november): werken tussen Brecht en Loenhout (structureel onderhoud) met tijdelijk file tussen St-Job en Brecht [vnl. avond]

Het effect van tijdelijke files door wegenwerken op het voortschrijdend gemiddelde van de filezwaarte en de interpretatie ervan worden toegelicht in de kader aan het begin van hoofdstuk 12.1.

Ochtendspits versus avondspits

Tijdelijke fenomenen (wegenwerken) buiten beschouwing gelaten was het fileprobleem op de E19-Noord richting Breda een probleem van enkel de avondspits waarbij de grootste fileduur tot medio 2014 werd waargenomen tussen de Antwerpse ring en Kleine Bareel. De resterende congestie nadien is louter incidenteel (ongevallen en wegenwerken) en daardoor niet gekoppeld aan de spitsperiodes. Het tijdelijk karakter van de congestie door wegenwerken in 2012, 2014, 2016 en 2018 is duidelijk te zien in de curve met het voortschrijdend jaargemiddelde van de filezwaarte.

Evolutie congestie op jaarbasis

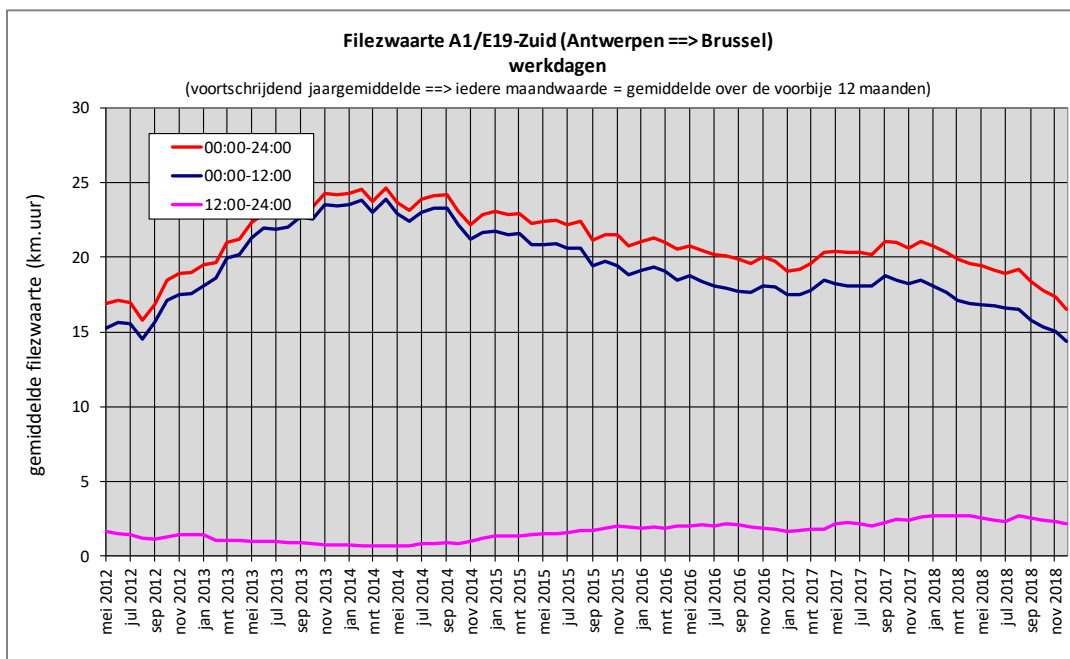
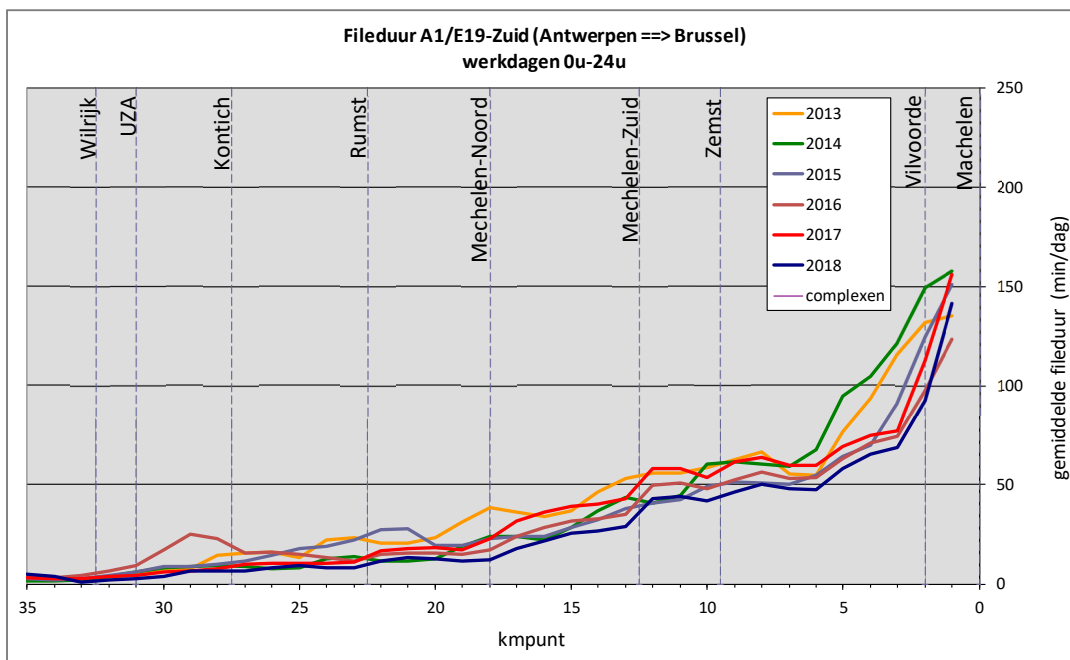
- 2013: afname te wijten aan de extra file door de wegenwerken in 2012
- 2014: toename te wijten aan de extra file door de wegenwerken in 2014
- 2015: afname te wijten aan enerzijds de werken in 2014 en anderzijds het verdwijnen van de structurele file sinds de ingebruikname van de spitsstrook
- 2016: tijdelijk extra congestie door wegenwerken
- 2017: evolutie verstoord door de wegenwerken in 2016
- 2018: evolutie verstoord door wegenwerken in 2018

De ingebruikname van de spitsstrook op de E19-Noord, samen met de extra rijstroken tussen de Antwerpse ring en Kleine Bareel hebben ertoe geleid dat de structurele congestie op de E19-Noord is verdwenen. Enkel ter hoogte van de afrit St-Job-in-‘t-Goor is er lokaal nog hinder door de fileterugslag vanop de afrit in St-Job-in-‘t-Goor.

Meer gedetailleerde informatie over de effecten van de spitsstrook is terug te vinden in het rapport ‘Evaluatie spitsstrook E19-Noord Kleine Bareel – St-Job-in-‘t-Goor’ (Verkeerscentrum, april 2015).

////////////////////////////////////

13.1.8 A1/E19-ZUID (ANTWERPEN ==> BRUSSEL)



Evolutie filezwaarte op jaarbasis - werkdagen
(= verhouding jaargemiddelde jaar X t.o.v. jaargemiddelde Y)

		Ou-24u	Ou-12u	12u-24u
A1/E19-Zuid (Antwerpen ==> Brussel)	2013 / 2012	1.27	1.33	0.51
	2014 / 2013	0.94	0.92	1.65
	2015 / 2014	0.91	0.87	1.60
	2016 / 2015	0.95	0.95	0.92
	2017 / 2016	1.07	1.02	1.48
	2018 / 2017	0.79	0.78	0.83
	2018 / 2012	0.87	0.82	1.53



Knelpunten en structurele files

- [ochtendspits] oververzadiging (capaciteitstekort) tussen Mechelen-Zuid en Vilvoorde-Cargo
 - o gevolg: terugslaan file vanaf de oprit Zemst en Mechelen-Zuid tot Mechelen-Noord of verder
- [ochtend- en avondspits] terugslaan file vanaf Brusselse binnenring
 - o gevolg: terugslaan file vanaf Machelen tot minstens parking Peutie (tussen Zemst en Vilvoorde) in de ochtendspits en tot Vilvoorde in de avondspits

Verstoring filebeeld door wegenwerken

- 2011 (augustus): werken in Kontich (wegwerken van de 'vork') en in Mechelen-Noord met tijdelijk extra file in Kontich en Mechelen-Noord
(dit verklaart de terugval in het voortschrijdend gemiddelde in augustus 2012)
- 2015 (juli-augustus): werken tussen Rumst en Mechelen-Zuid met tijdelijk beperkte extra file in Rumst [nagenoeg enkel 's avonds]
- 2016 (juli-augustus): werken tussen Kontich en Rumst (structureel onderhoud) met tijdelijk extra file tussen UZA en Kontich [ochtend + avond]

Het effect van tijdelijke files door wegenwerken op het voortschrijdend gemiddelde van de filezwaarte en de interpretatie ervan worden toegelicht in de kader aan het begin van hoofdstuk 12.1.

Ochtendspits versus avondspits

Met uitzondering van het laatste wegsegment (Vilvoorde – Machelen) is het fileprobleem op de E19-Zuid richting Brussel een probleem van de ochtendspits waarbij de grootste fileduur wordt waargenomen ter hoogte van de aansluiting met de Brusselse ring in Machelen (tot 140 minuten of bijna 2.5 uur file per werkdag, een kwartier minder dan in 2017).

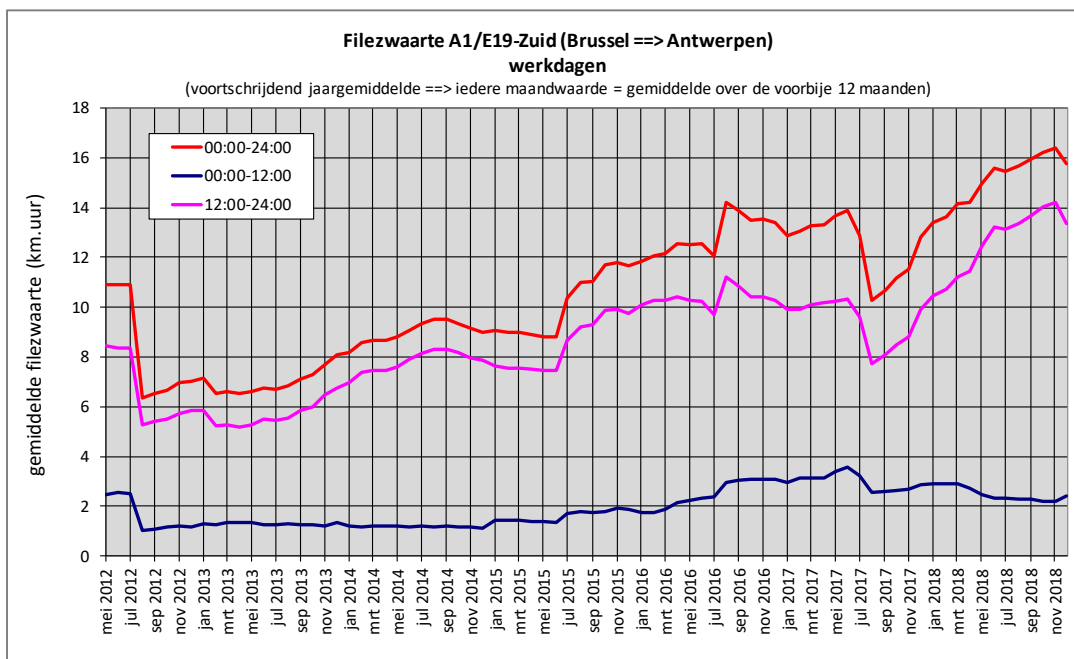
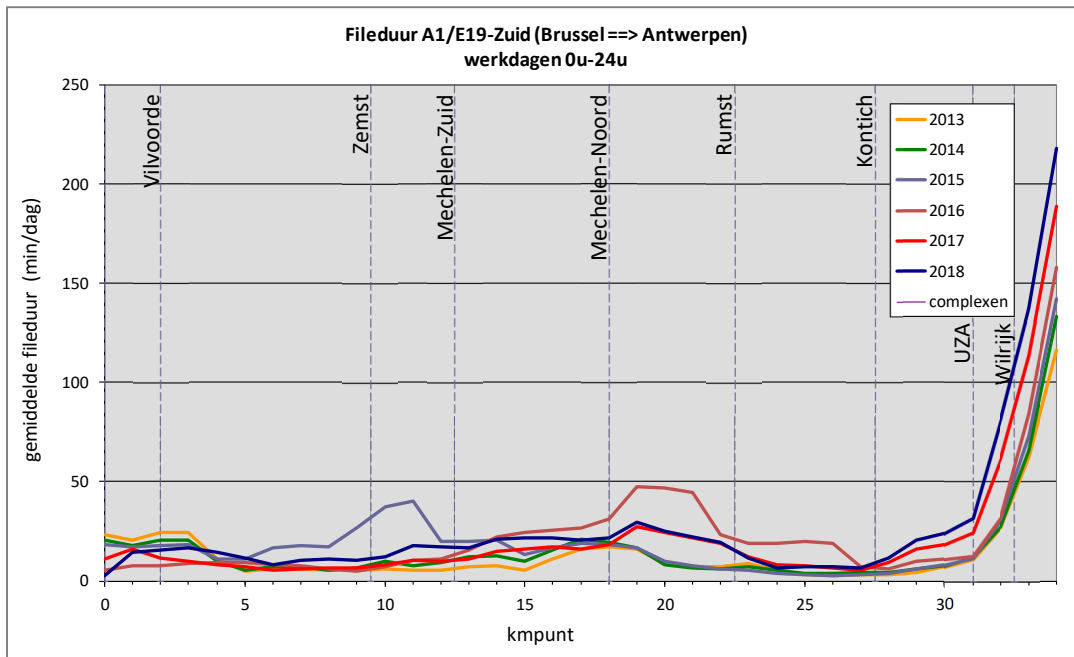
Evolutie congestie op jaarbasis

- 2013: toename van de ochtendspits met 33%
- 2014: afname van de ochtendspits met 8%
- 2015: afname van de ochtendspits met 13%
- 2016: afname van de ochtendspits met 5%
- 2017: toename van de ochtendspits met 2%
- 2018: afname van de ochtendspits met 22%

Ten opzichte van 2012 ligt de filezwaarte op de E19-Zuid tijdens de ochtendspits 18% lager in 2018.



13.1.9 A1/E19-ZUID (BRUSSEL ==> ANTWERPEN)



Evolutie filewaarde op jaarbasis - werkdagen (= verhouding jaargemiddelde jaar X t.o.v. jaargemiddelde Y)				
		Ou-24u	Ou-12u	12u-24u
A1/E19-Zuid (Brussel ==> Antwerpen)	2013 / 2012	1.15	1.16	1.15
	2014 / 2013	1.11	0.86	1.17
	2015 / 2014	1.29	1.66	1.24
	2016 / 2015	1.15	1.64	1.05
	2017 / 2016	0.96	0.93	0.97
	2018 / 2017	1.23	0.84	1.34
	2018 / 2012	2.25	2.11	2.27



Knelpunten en structurele files

- [avondspits] terugslaande file vanaf Antwerpse buitenring
 - o gevolg: terugslaande file vanaf Antwerpen-Zuid tot UZA of verder

en twee minder uitgesproken knelpunten maar die stilaan meer de kop opsteken:

- [avondspits] oververzadiging (capaciteitstekort) tussen Vilvoorde-Cargo en Zemst
 - o gevolg: terugslaande file vanaf oprit Vilvoorde-Cargo tot Mechelen
- [ochtend- en avondspits] oververzadiging (capaciteitstekort) tussen Mechelen-Noord en Kontich
 - o gevolg: lokale filevorming ter hoogte van de opritten Mechelen-Noord en Rumst

Verstoring filebeeld door wegenwerken

- 2011 (augustus): werken in Kontich (wegwerken van de 'vork') en in Mechelen-Noord met tijdelijk extra file in Kontich en Mechelen-Noord
(dit verklaart de terugval in het voortschrijdend gemiddelde in augustus 2012)
- 2015 (juli-augustus): werken tussen Mechelen-Zuid en Rumst met tijdelijk extra file tussen Zemst en Mechelen-Zuid [voornamelijk avond]
- 2016 (juli-augustus): werken tussen Rumst en Kontich (structureel onderhoud) met tijdelijk extra file tussen Mechelen-Noord en Rumst/Kontich (al ngl. de werffase) [ochtend + avond]

Het effect van tijdelijke files door wegenwerken op het voortschrijdend gemiddelde van de filezwaarte en de interpretatie ervan worden toegelicht in de kader aan het begin van hoofdstuk 12.1.

Ochtendspits versus avondspits

Tijdelijke fenomenen (wegenwerken) buiten beschouwing gelaten is het fileprobleem op de E19-Zuid richting Antwerpen een probleem van vnl. de avondspits waarbij de grootste fileduur wordt waargenomen in de Craeybeckxtunnel (gesitueerd tussen Wilrijk en Antwerpen-Zuid) (tot 220 minuten of 3.5 uur file per werkdag, 30 minuten meer dan in 2017, dat op zich al 30 minuten hoger lag dan in 2016).

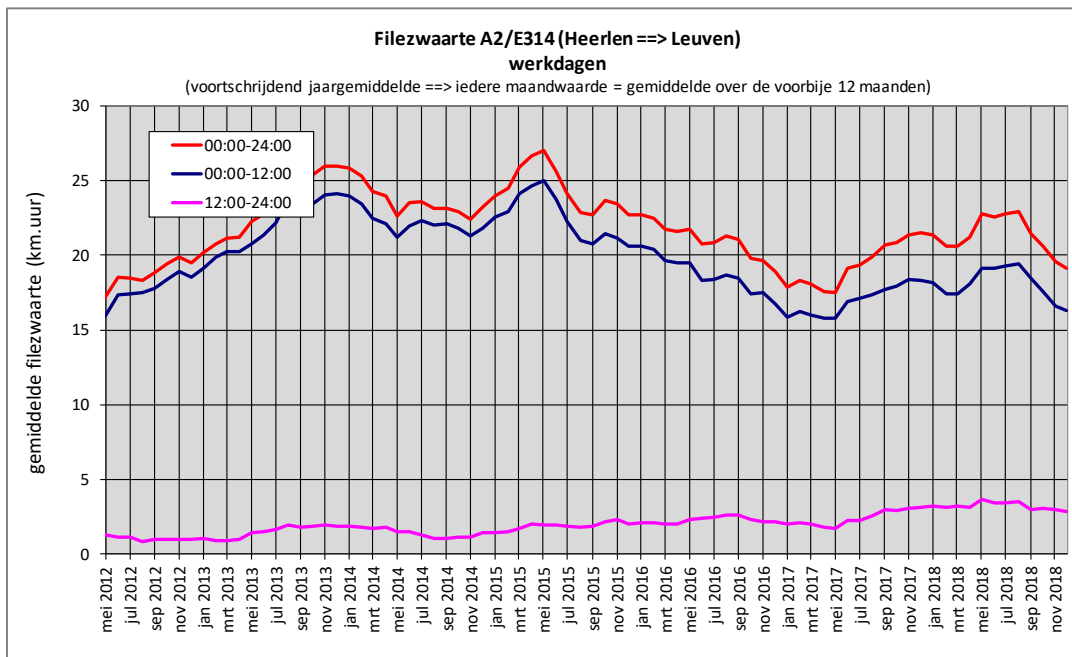
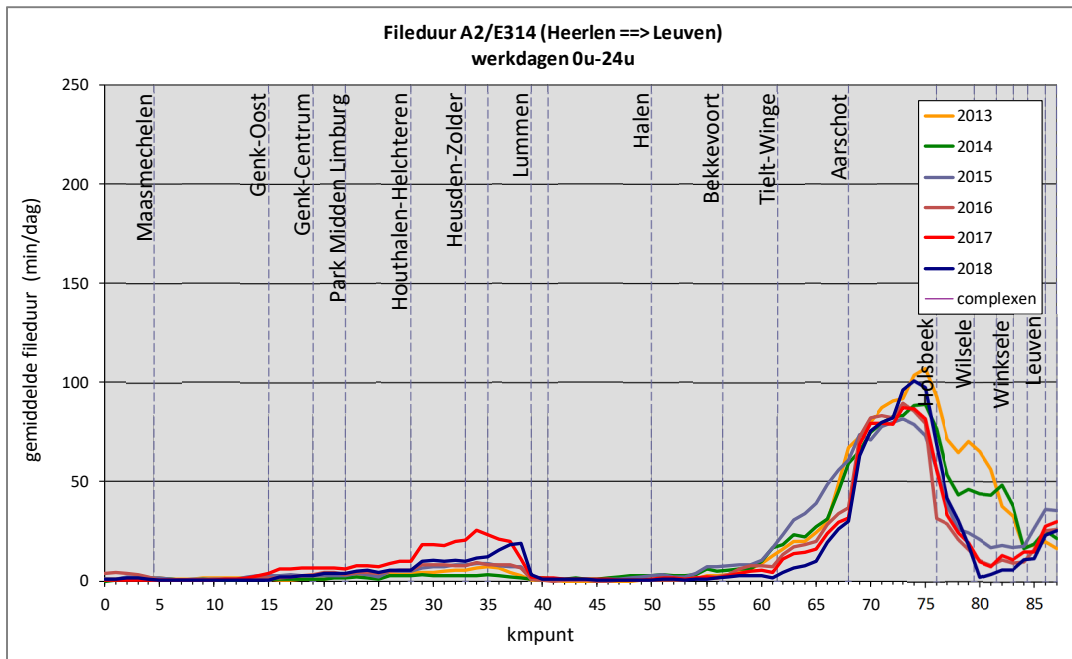
Evolutie congestie op jaarbasis

- 2013: toename van de avondspits met 15%
- 2014: toename van de avondspits met 17%
- 2015: toename vooral te wijten aan de werken in 2015
- 2016: verstoord door wegenwerken in 2015 en 2016
- 2017: verstoord door wegenwerken in 2016
- 2018: toename van de avondspits met 34%

Ten opzichte van 2012 ligt de filezwaarte op de E19-Zuid tijdens de avondspits 127% hoger in 2018 (zonder verstoring door wegenwerken, noch in 2012, noch in 2018)

In de grafieken met de fileduur in 2017 en 2018, die niet worden verstoord door wegenwerken, komt het nieuwe structurele knelpunt tussen Mechelen-Noord en Rumst intussen duidelijker tot uiting.

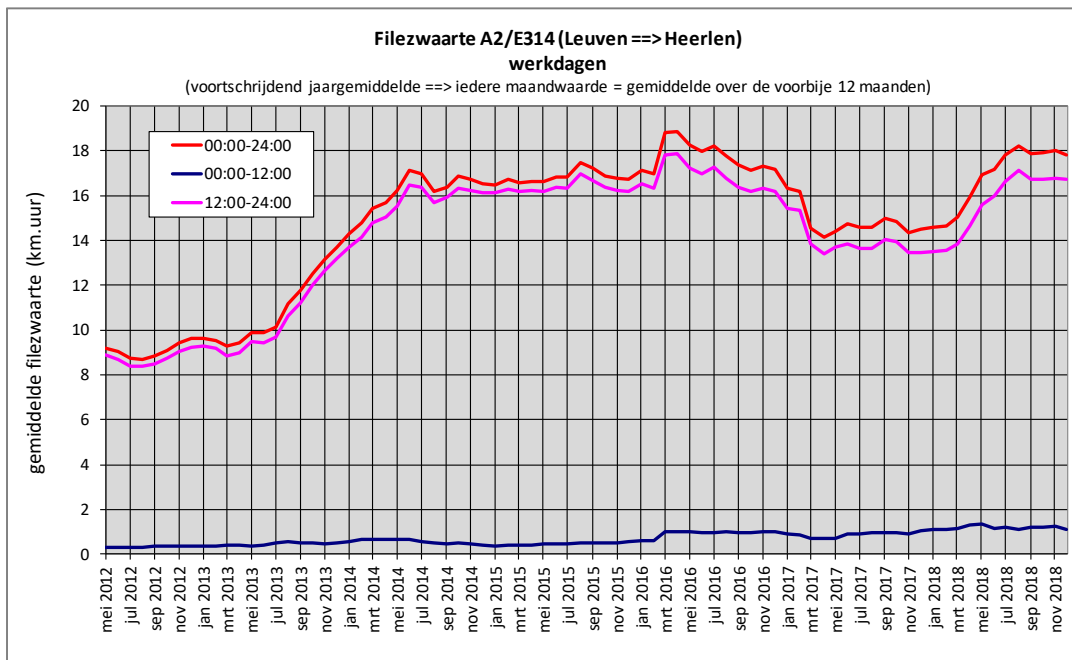
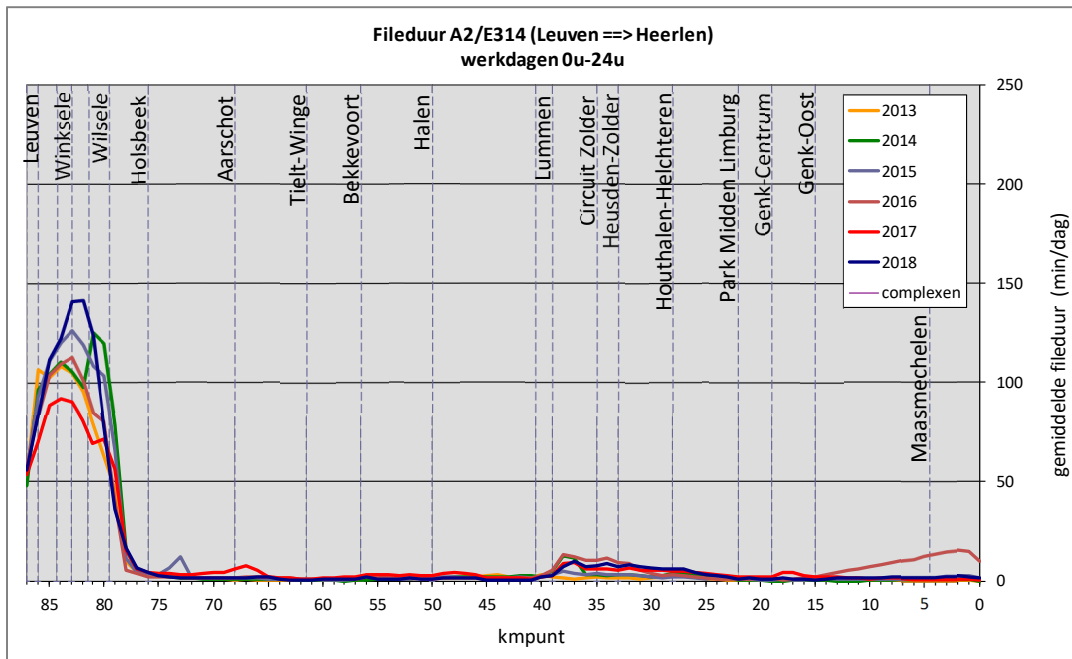




Evolutie filezwaarte op jaarbasis - werkdagen (= verhouding jaargemiddelde jaar X t.o.v. jaargemiddelde Y)				
		0u-24u	0u-12u	12u-24u
A2/E314 (Heerlen ==> Leuven)	2013 / 2012	1.33	1.30	1.87
	2014 / 2013	0.89	0.90	0.77
	2015 / 2014	0.98	0.95	1.44
	2016 / 2015	0.83	0.81	1.05
	2017 / 2016	1.14	1.09	1.48
	2018 / 2017	0.89	0.89	0.90
	2018 / 2012	0.98	0.88	2.86

////////////////////////////////////

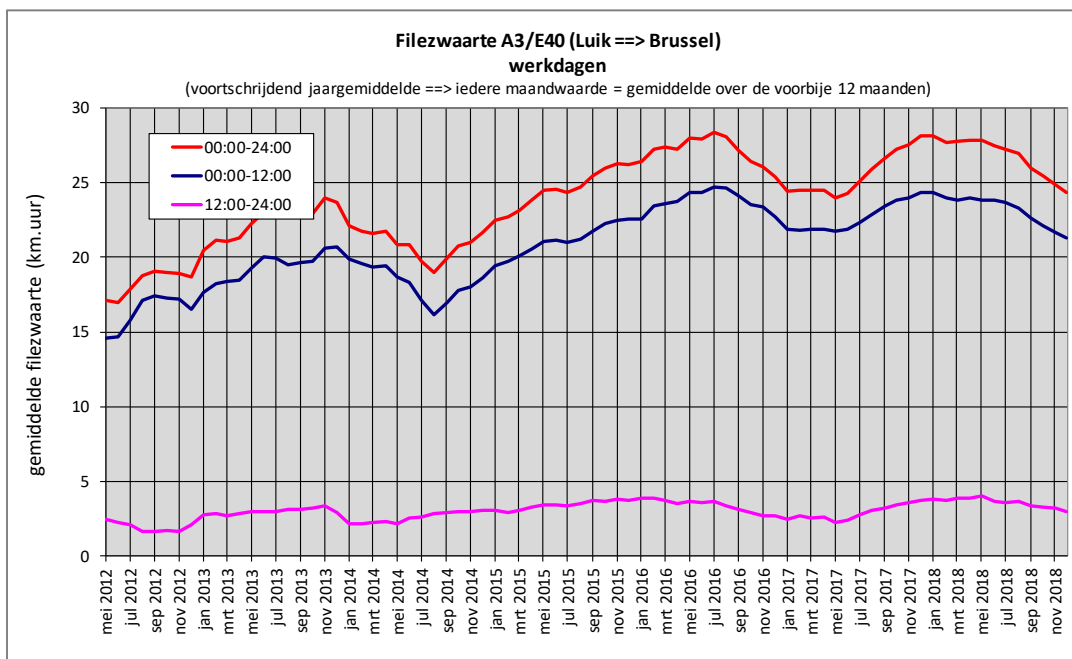
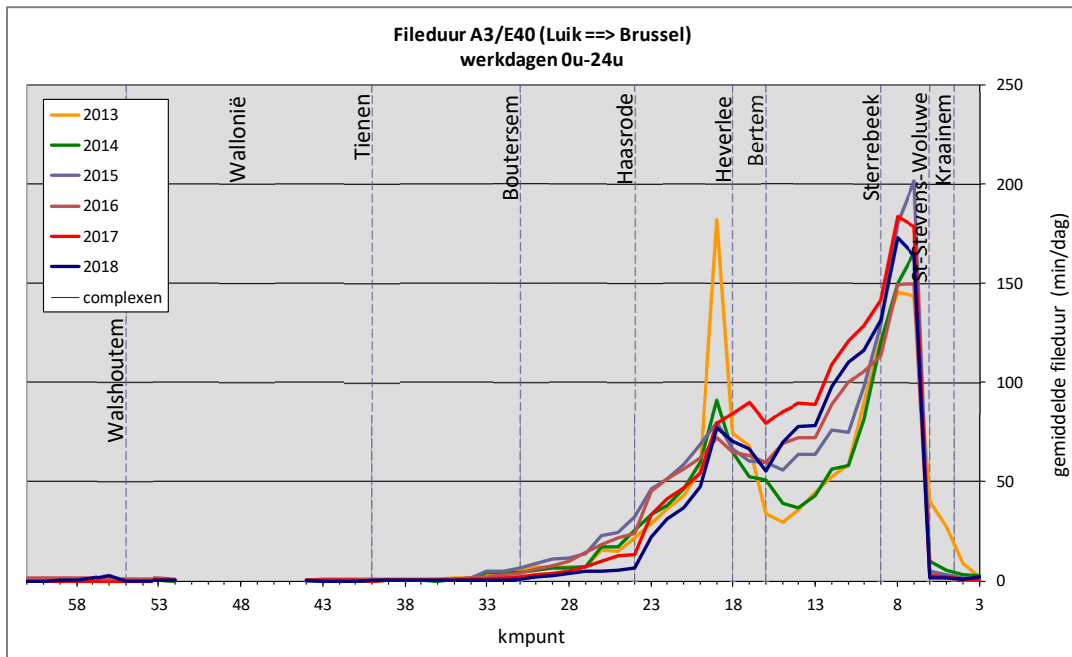
13.1.11 A2/E314 (LEUVEN ==> HEERLEN)



Evolutie filewaarde op jaarbasis - werkdagen (= verhouding jaargemiddelde jaar X t.o.v. jaargemiddelde Y)				
		Ou-24u	0u-12u	12u-24u
A2/E314 (Leuven ==> Heerlen)	2013 / 2012	1.42	1.38	1.43
	2014 / 2013	1.21	0.84	1.22
	2015 / 2014	1.01	1.25	1.00
	2016 / 2015	1.03	1.89	1.00
	2017 / 2016	0.84	1.01	0.83
	2018 / 2017	1.23	1.07	1.24
	2018 / 2012	1.85	2.99	1.81



13.1.12 A3/E40 (LUIK ==> BRUSSEL)



Evolutie filezwaarte op jaarbasis - werkdagen (= verhouding jaargemiddelde jaar X t.o.v. jaargemiddelde Y)				
		Ou-24u	Ou-12u	12u-24u
A3/E40 (Luik ==> Brussel)	2013 / 2012	1.27	1.25	1.39
	2014 / 2013	0.92	0.90	1.03
	2015 / 2014	1.21	1.21	1.22
	2016 / 2015	0.97	1.01	0.72
	2017 / 2016	1.11	1.07	1.40
	2018 / 2017	0.87	0.88	0.80
	2018 / 2012	1.30	1.29	1.43



Knelpunten en structurele files

- [ochtendspits] oververzadiging (capaciteitstekort) t.h.v. de versmalling van 3 naar 2 rijstroken in het knooppunt Heverlee
 - o gevolg: terugslaan file van Heverlee tot Haasrode
- [ochtendspits] verzadiging tussen Heverlee en St-Stevens-Woluwe
 - o gevolg: terugslaan file vanaf de opritten Sterrebeek en Bertem
- [ochtend- en avondspits] terugslaan file van de buitenring Brussel naar de E40 in St-Stevens-Woluwe
 - o gevolg: terugslaan file van St-Stevens-Woluwe naar Sterrebeek of verder
- [ochtendspits] oververzadiging (capaciteitstekort) tussen St-Stevens-Woluwe en Kraainem
 - o gevolg terugslaan file vanaf de oprit van de R0 tot voorbij St-Stevens-Woluwe

De files aan deze knelpunten spelen op elkaar in.

Verstoring filebeeld door wegenwerken

- 2012 (juli-augustus): werken tussen St-Stevens-Woluwe en Kraainem (renovatie viaduct Woluwelaan) met tijdelijk extra file tussen St-Stevens-Woluwe en Kraainem [ochtend + avond]
- 2013 (mei - juni): werken tussen Heverlee en Bertem (stootbanden) met tijdelijk extra file in Heverlee [ochtend + avond]
- 2013 (juli-augustus): werken tussen St-Stevens-Woluwe en Kraainem (renovatie viaduct Woluwelaan) met tijdelijk extra file tussen St-Stevens-Woluwe en Kraainem [ochtend + avond]
- 2015 (april): werken tussen Bertem en Sterrebeek (herstelling asfalt) met tijdelijk extra file tussen Heverlee en Sterrebeek [ochtend]
- 2016 (juli): werken tussen Bertem en Sterrebeek (herstellingen) met slechts weinig extra file
- 2017 (juli-augustus): werken tussen Bertem en Sterrebeek (struct. onderhoud) met tijdelijk extra file tussen Heverlee en Sterrebeek [ochtend + avond]
- 2018 (augustus-september): werken Heverlee-Bertem met slechts beperkte hinder

Het effect van tijdelijke files door wegenwerken op het voortschrijdend gemiddelde van de filezwaarte en de interpretatie ervan worden toegelicht in de kader aan het begin van hoofdstuk 12.1.

Ochtendspits versus avondspits

Met uitzondering van de fileterugslag van de Brusselse ring naar de E40 in St-Stevens-Woluwe is het fileprobleem op de E40 richting Brussel een probleem van de ochtendspits waarbij de grootste fileduur wordt waargenomen tussen Sterrebeek en St-Stevens-Woluwe (tot 170 min of bijna 3 uur file per werkdag, 10 minuten minder dan in 2017).

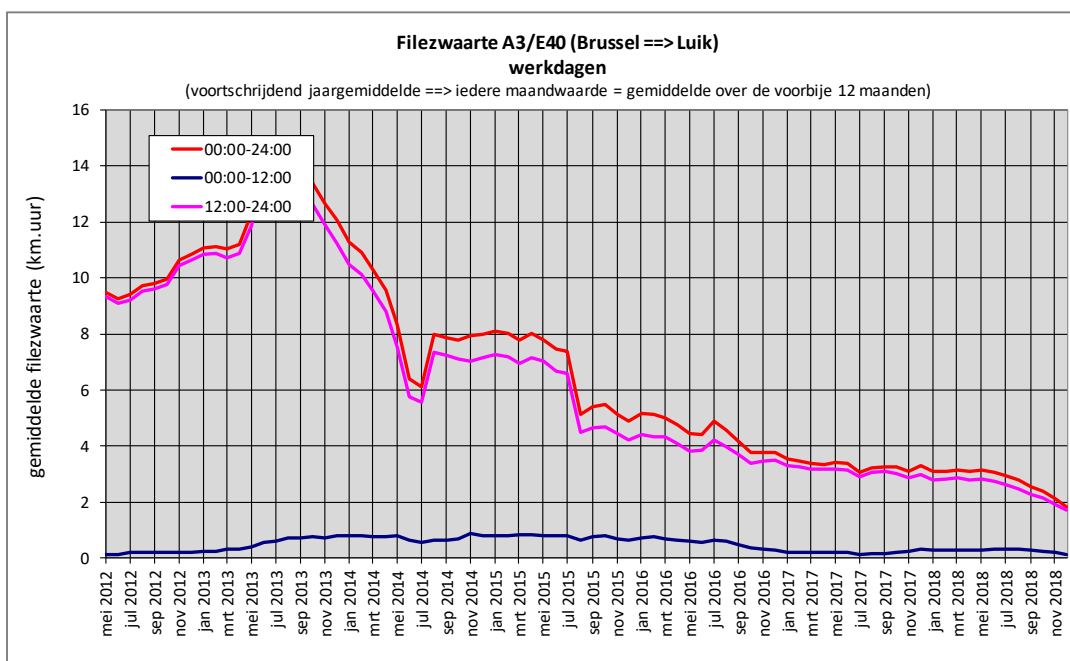
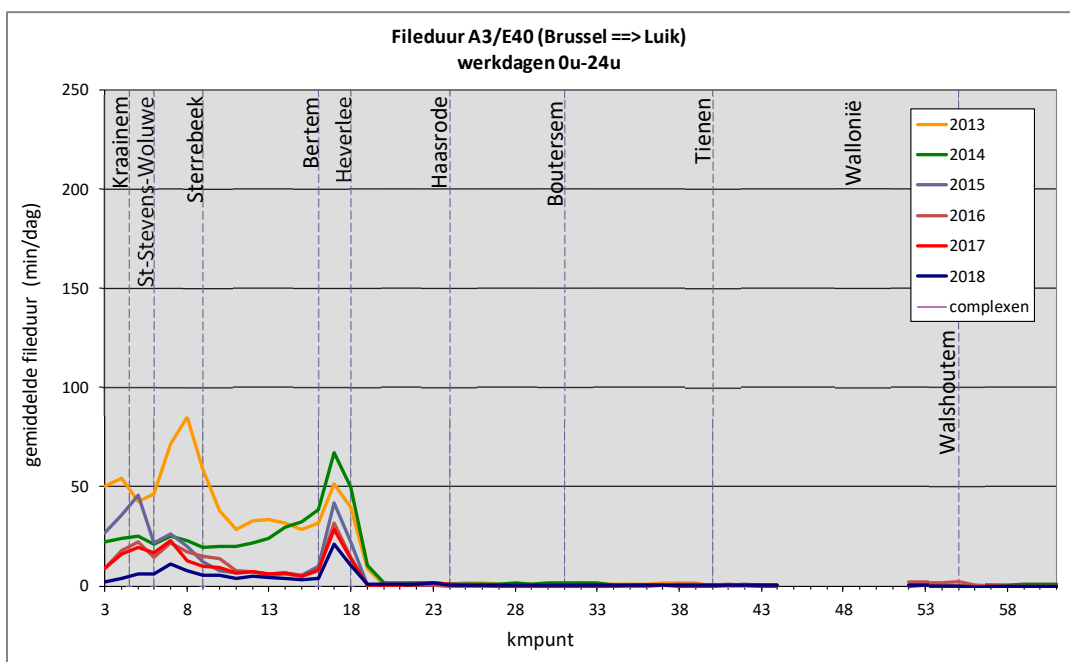
Evolutie congestie op jaarbasis

- 2013: evolutie verstoord door werken in 2012 en 2013
- 2014: afname wellicht te wijten aan de werken in 2013
- 2015: evolutie verstoord door werken in 2015
- 2016: status quo
- 2017: evolutie verstoord door werken in 2017
- 2018: evolutie verstoord door werken in 2017

Ten opzichte van 2012 ligt de filezwaarte op de E40 tijdens de ochtendspits 29% hoger dan in 2012 (evolutie slechts licht vertekend door wegenwerken in 2012).

Meer gedetailleerde informatie over het verkeer, de files en de knelpunten op de E40 is terug te vinden in het rapport 'Tactische Studie E314 – E40 – bijlage 1' (Verkeerscentrum, juni 2012).





Evolutie filezwaarte op jaarbasis - werkdagen (= verhouding jaargemiddelde jaar X t.o.v. jaargemiddelde Y)				
		Ou-24u	Ou-12u	12u-24u
A3/E40 (Brussel ==> Luik)	2013 / 2012	1.11	3.73	1.06
	2014 / 2013	0.66	1.01	0.64
	2015 / 2014	0.61	0.81	0.59
	2016 / 2015	0.78	0.45	0.83
	2017 / 2016	0.87	1.04	0.85
	2018 / 2017	0.56	0.48	0.57
	2018 / 2012	0.17	0.68	0.16



Knelpunten en structurele files

- [avondspits] oververzadiging (capaciteitstekort) t.h.v. de versmalling van 3 naar 2 rijstroken in het knooppunt St-Stevens-Woluwe i.c.m. het uitvoegen naar de R0
 - o gevolg: terugslaande file van St-Stevens-Woluwe naar Kraainem of verder
- [avondspits] invoegend verkeer van R0 tussen St-Stevens-Woluwe en Sterrebeek
 - o gevolg: terugslaande file vanuit deze zone naar St-Stevens-Woluwe
- [avondspits tot sept 2013] capaciteitstekort tussen Sterrebeek en Bertem/Heverlee
 - o gevolg: terugslaande file vanaf Sterrebeek/Bertem tot St-Stevens-Woluwe en verder
- [avondspits] terugslaande file van de E314 naar de E40 in Heverlee
 - o gevolg: terugslaande file van Heverlee naar Bertem of verder

In september 2013 werd de spitsstrook op de E40 in gebruik genomen samen met extra rijstroken tussen Bertem en Heverlee waardoor het capaciteitstekort er is opgelost.

Verstoring filebeeld door wegenwerken

- 2012 (juli-augustus): werken tussen Kraainem en St-Stevens-Woluwe (renovatie viaduct Woluwelaan) met tijdelijk extra file tussen Evere en Kraainem [avond]
- 2013 (mei - juni): werken tussen Sterrebeek en Heverlee (aanleg spitsstrook en aanpassing Bertem-Heverlee) met tijdelijk extra file in deze zone [avond]
- 2013 (juli-augustus): werken tussen Kraainem en St-Stevens-Woluwe (renovatie viaduct Woluwelaan) met tijdelijk extra file tussen Evere en Kraainem [avond]
- 2014 (augustus): werken in Heverlee (brugvoeg) met tijdelijk extra file tussen Bertem/Everberg en Heverlee [avond]
- 2016 (juli): werken tussen Sterrebeek en Bertem (herstellingen) met slechts weinig extra file
- 2017 (juli-augustus): werken tussen Bertem en Sterrebeek (struct. onderhoud) doch de hinder in deze rijrichting is beperkt
- 2018 (augustus-september): werken Bertem-Bertem zonder noemenswaardige hinder

Het effect van tijdelijke files door wegenwerken op het voortschrijdend gemiddelde van de filezwaarte en de interpretatie ervan worden toegelicht in de kader aan het begin van hoofdstuk 12.1.

Ochtendspits versus avondspits

Het fileprobleem op de E40 richting Luik is een probleem van enkel de avondspits waarbij de grootste fileduur werd waargenomen in Sterrebeek (periode voor de spitsstrook) en Bertem-Heverlee (sinds ingebruikname spitsstrook) – tot 20 minuten file per werkdag in 2018, 10 minuten minder dan in 2017.

Evolutie congestie op jaarbasis

- 2013: evolutie verstoord door werken in 2012 en 2013
- 2014: evolutie verstoord door werken in 2013 en 2014
- 2015: evolutie verstoord door werken in 2014
- 2016: afname van de avondfiles met 17%
- 2017: afname van de avondfiles met 15%
- 2018: afname van de avondfiles met 43% (let echter op het kleine absolute cijfer)

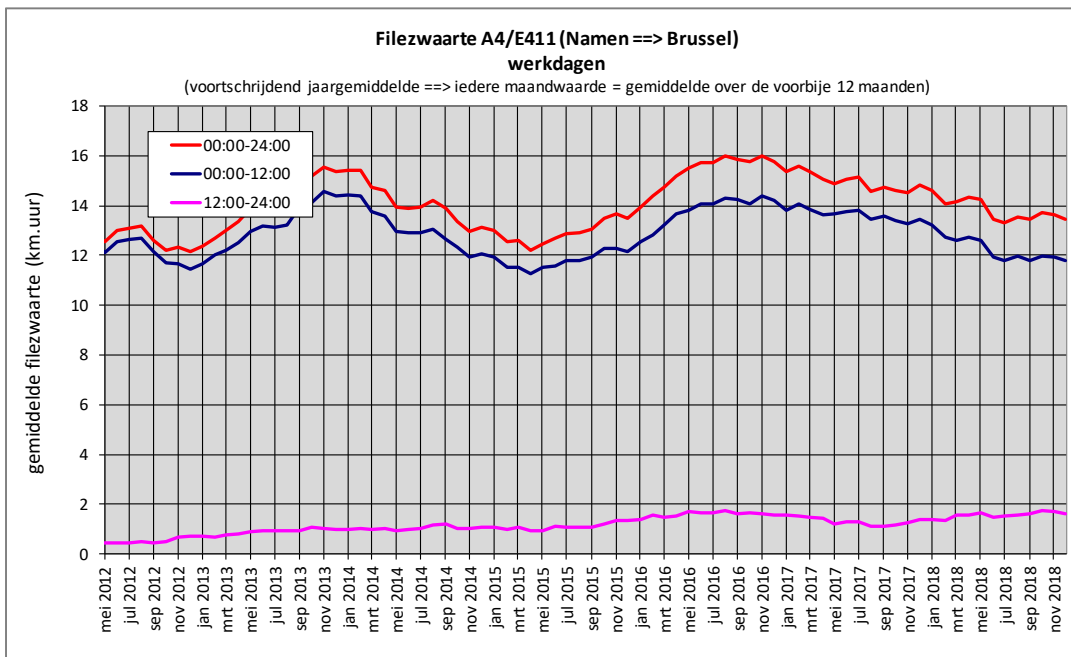
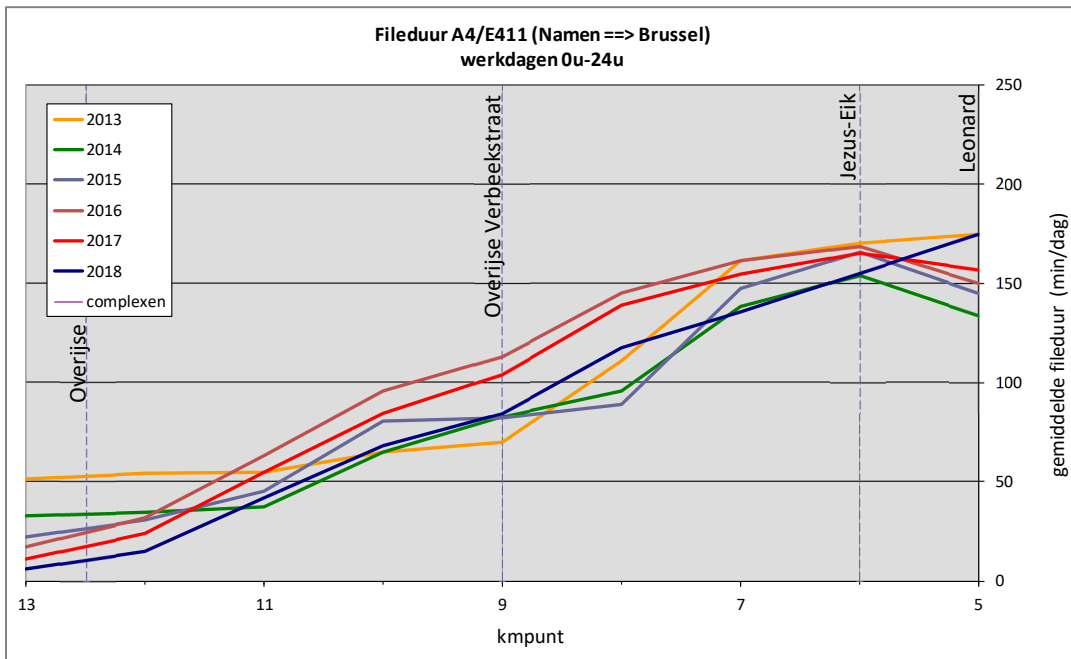
Ten opzichte van 2012 ligt de filezwaarte op de E40 tijdens de avondspits 84% lager in 2018 (zonder noemenswaardige verstoring door wegenwerken, noch in 2012, noch in 2018).

Door het oplossen van het knelpunt tussen Sterrebeek en Bertem/Heverlee is de structurele congestie sterk gereduceerd (niet verdwenen omwille van de andere knelpunten – zie hoger). Een (klein) deel van deze winst gaat echter terug verloren in de zone Bertem-Heverlee waar de congestie sindsdien is toegenomen.



13.1.14

A4/E411 (NAMEN ==> BRUSSEL)



Evolutie filezwaarte op jaarbasis - werkdagen				
(= verhouding jaargemiddelde jaar X t.o.v. jaargemiddelde Y)				
		0u-24u	0u-12u	12u-24u
A4/E411 (Namen ==> Brussel)	2013 / 2012	1.26	1.26	1.40
	2014 / 2013	0.85	0.84	1.06
	2015 / 2014	1.03	1.01	1.26
	2016 / 2015	1.17	1.17	1.17
	2017 / 2016	0.94	0.94	0.90
	2018 / 2017	0.91	0.88	1.15
	2018 / 2012	1.10	1.03	2.25

////////////////////////////////////

Knelpunten en structurele files

- [ochtendspits] terugslaande file E411 vanuit Brussel
 - o gevolg: terugslaande file vanaf Brussel voorbij het Leonardkruispunt waar deze wordt versterkt door de file gelinkt aan onderstaand knelpunt
- [ochtendspits en in mindere mate ook avondspits] terugslaande file van de Brusselse buitenring (terugslag vanaf de 4-Armentunnel en/of de aansluiting E411-R0)
 - o gevolg: terugslaande file van het Leonardkruispunt tot Overijse of verder; deze file wordt versterkt door de file gelinkt aan bovenstaand knelpunt

Verstoring filebeeld door wegenwerken

- nihil

Het effect van tijdelijke files door wegenwerken op het voortschrijdend gemiddelde van de filezwaarte en de interpretatie ervan worden toegelicht in de kader aan het begin van hoofdstuk 12.1.

Ochtendspits versus avondspits

Met uitzondering van de zone Jezus-Eik – Leonard is het fileprobleem op de E411 richting Brussel een probleem van de ochtendspits waarbij de grootste fileduur wordt waargenomen in de zone Jezus-Eik tot Leonard (tot 175 min of bijna 3 uur file per werkdag, een gelijkaardig niveau als dat in 2016 en 2017).

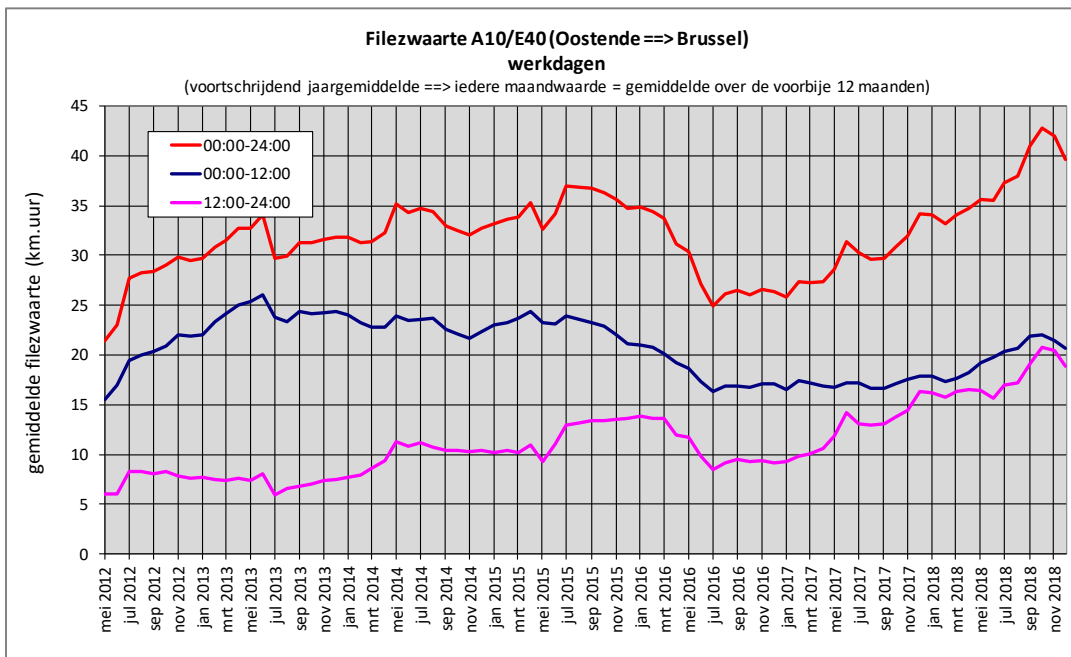
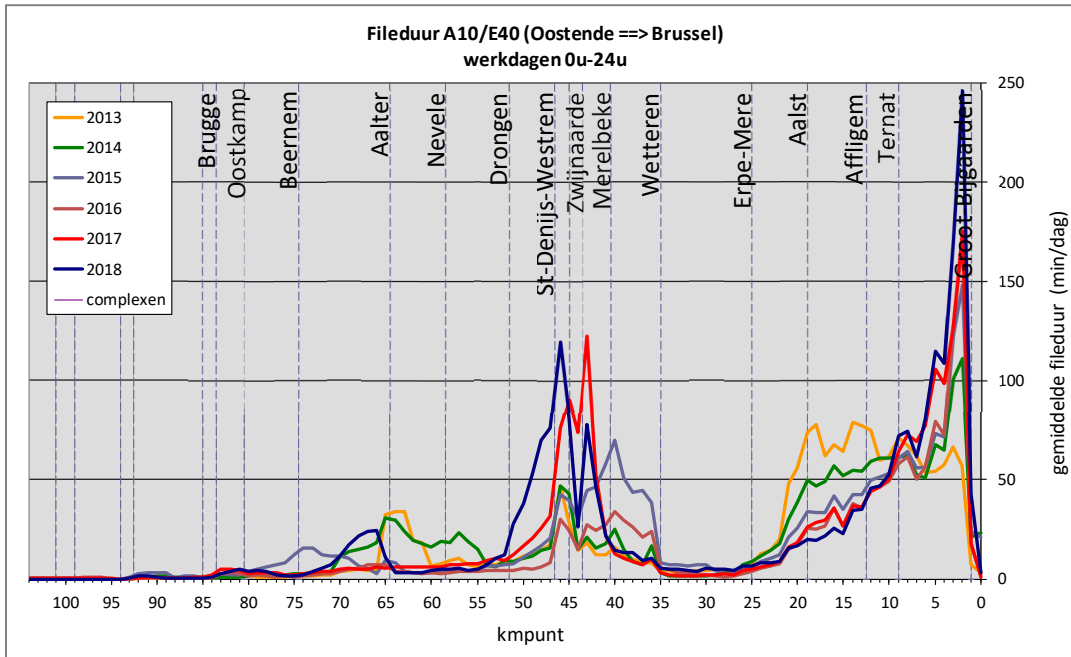
Evolutie congestie op jaarbasis

- 2013: toename van de ochtendspits met 26%
- 2014: afname van de ochtendspits met 16%
- 2015: status quo
- 2016: toename van de ochtendspits met 17%
- 2017: afname van de ochtendspits met 6%
- 2018: afname van de ochtendfiles met 12%

Ten opzichte van 2012 ligt de filezwaarte op de E411 richting Brussel tijdens de ochtendspits 3% hoger in 2018 (zonder noemenswaardige verstoring door wegenwerken, noch in 2012, noch in 2018).



13.1.15 A10/E40 (OOSTENDE ==> BRUSSEL)



Evolutie filezwaarte op jaarbasis – werkdagen (= verhouding jaargemiddelde jaar X t.o.v. jaargemiddelde Y)				
		0u-24u	0u-12u	12u-24u
A10/E40 (Oostende ==> Brussel)	2013 / 2012	1.08	1.11	0.99
	2014 / 2013	1.03	0.92	1.38
	2015 / 2014	1.06	0.94	1.31
	2016 / 2015	0.76	0.81	0.67
	2017 / 2016	1.30	1.04	1.77
	2018 / 2017	1.16	1.16	1.16
	2018 / 2012	1.34	0.95	2.48



Knelpunten en structurele files

- [ochtendspits en in mindere mate avondspits] terugslaande file van de Brusselse ring
 - o gevolg: terugslaande file vanaf Groot-Bijgaarden richting Ternat (enkel ochtend)
- [ochtendspits] verzadiging tussen Affligem en Groot-Bijgaarden
 - o gevolg: filevorming aan de opritten Ternat en Affligem; in combinatie met de file van vorig knelpunt, slaat de file verder terug tot Aalst of Erpe-Mere
- [ochtend- en vnl. avondspits] verzadiging tussen St-Denijs-Westrem en oprit Gent-St-Pieters in combinatie met een niet vlotte uitvoegbeweging naar de afrit in Zwijnaarde
 - o gevolg: filevorming in de zone St-Denijs-Westrem – Zwijnaarde, weliswaar van veel kleinere omvang dan deze in voorgaande punten

Verstoring filebeeld door wegenwerken

- 2012 (juli): werken tussen Erpe-Mere en Affligem (structureel onderhoud) met tijdelijk extra file tussen Wetteren en Erpe-Mere/Aalst [ochtend + avond]
- 2013 (maart-juni): werken tussen Aalst en Affligem (geluidsschermen) doch zonder noemenswaardige extra file
- 2013 (mei-juni): werken tussen Aalter en St-Denijs-Westrem (structureel onderhoud) met tijdelijk extra file tussen Aalter en Drongen [ochtend + avond]
- 2014 (maart-april): werken in Zwijnaarde (trambrug)
- 2014 (april-mei): werken tussen Aalter en St-Denijs-Westrem (structureel onderhoud) met tijdelijk extra file tussen Aalter en Drongen [ochtend + avond]
- 2015 (april-mei): werken tussen Beernem en Aalter (structureel onderhoud) met tijdelijk extra file ter hoogte van Beernem [avond]
- 2015 (juni-juli): werken tussen Zwijnaarde en Erpe-Mere (structureel onderhoud) met tijdelijk extra file tussen Zwijnaarde en Wetteren [ochtend + avond]
- 2016 (juli-augustus): werken tussen Zwijnaarde en Erpe-Mere (structureel onderhoud) met tijdelijk extra file tussen Zwijnaarde en Wetteren [ochtend + avond]
- 2017 (april-december) en 2018 (januari-september): werken tussen Zwijnaarde en Merelbeke (vervanging Scheldebrug) met tijdelijk extra file tussen St-Denijs en Merelbeke [vnl. avond]
- 2018 (juni): werken tussen Affligem en Groot-Bijgaarden (heraanleg pech- en rechterrijstrook Gent)
- 2018 (september): fase werken complex Aalter met grotere impact op de E40, met tijdelijk file tussen Beernem en Aalter [ochtend + avond]
- 2018 (september-oktober): werken tussen St-Denijs en Zwijnaarde (structureel onderhoud) met tijdelijk extra hinder stroomopwaarts van St-Denijs [ochtend + avond]
- 2018 (oktober-november): werken tussen Zwijnaarde en Merelbeke (structureel onderhoud) met tijdelijk extra file stroomopwaarts van Zwijnaarde [vnl ochtend]

Het effect van tijdelijke files door wegenwerken op het voortschrijdend gemiddelde van de filezwaarte en de interpretatie ervan worden toegelicht in de kader aan het begin van hoofdstuk 12.1.

Ochtendspits versus avondspits

Met uitzondering van de zone St-Denijs-Westrem - Zwijnaarde is het fileprobleem op de E40 richting Brussel een probleem van voornamelijk de ochtendspits. De grootste fileduur wordt waargenomen op het einde van de E40 in Groot-Bijgaarden (tot 240 min of 4 uur file per werkdag, een uur meer dan in 2017).

Evolutie congestie op jaarbasis

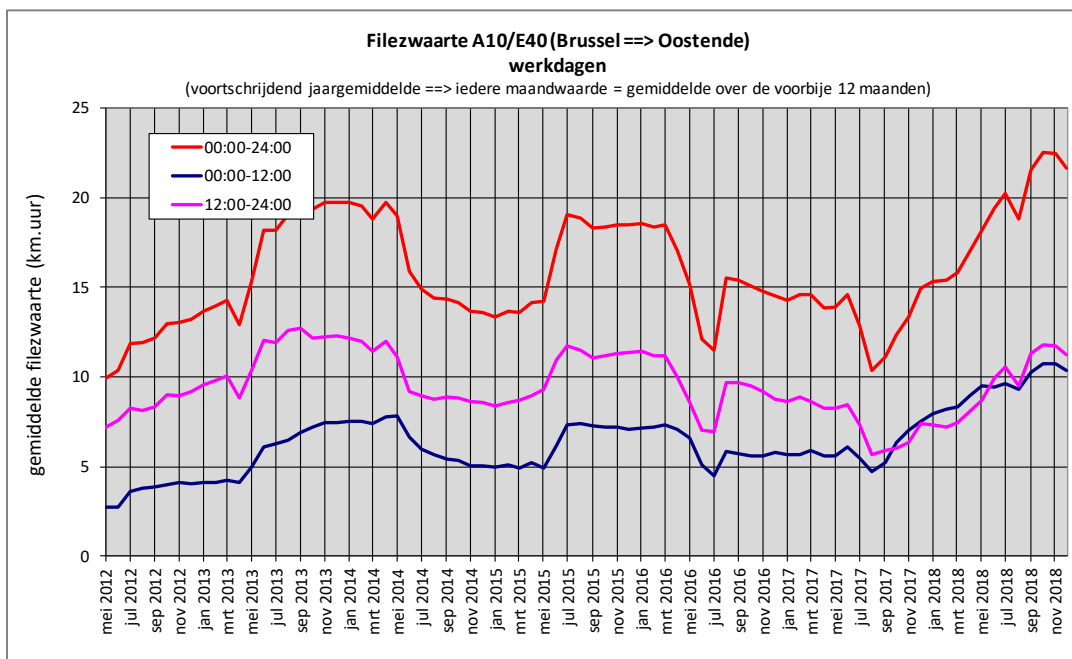
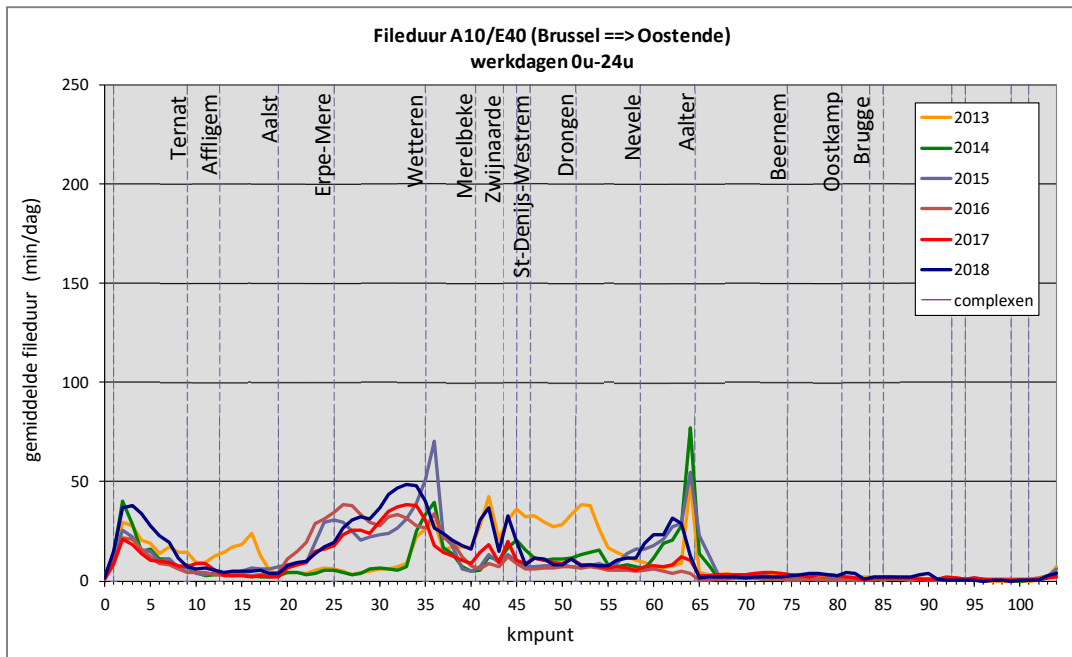
- 2013: evolutie verstoord door werken in 2012 en 2013
- 2014: evolutie verstoord door werken in 2013 en 2014
- 2015: evolutie verstoord door werken in 2014 en 2015

////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////

- 2016: evolutie verstoord door werken in 2015 en 2016
- 2017: evolutie verstoord door werken in 2016 en 2017
- 2018: evolutie verstoord door werken in 2017 en 2018

De evolutie van de filezwaarte in 2018 ten opzichte van 2012 is vertekend door wegenwerken in beide jaren.





Evolutie filezwaarte op jaarbasis - werkdagen (= verhouding jaargemiddelde jaar X t.o.v. jaargemiddelde Y)				
		Ou-24u	Ou-12u	12u-24u
A10/E40 (Brussel ==> Oostende)	2013 / 2012	1.49	1.84	1.33
	2014 / 2013	0.69	0.68	0.70
	2015 / 2014	1.36	1.41	1.33
	2016 / 2015	0.79	0.81	0.77
	2017 / 2016	1.03	1.31	0.84
	2018 / 2017	1.45	1.38	1.52
	2018 / 2012	1.64	2.57	1.22

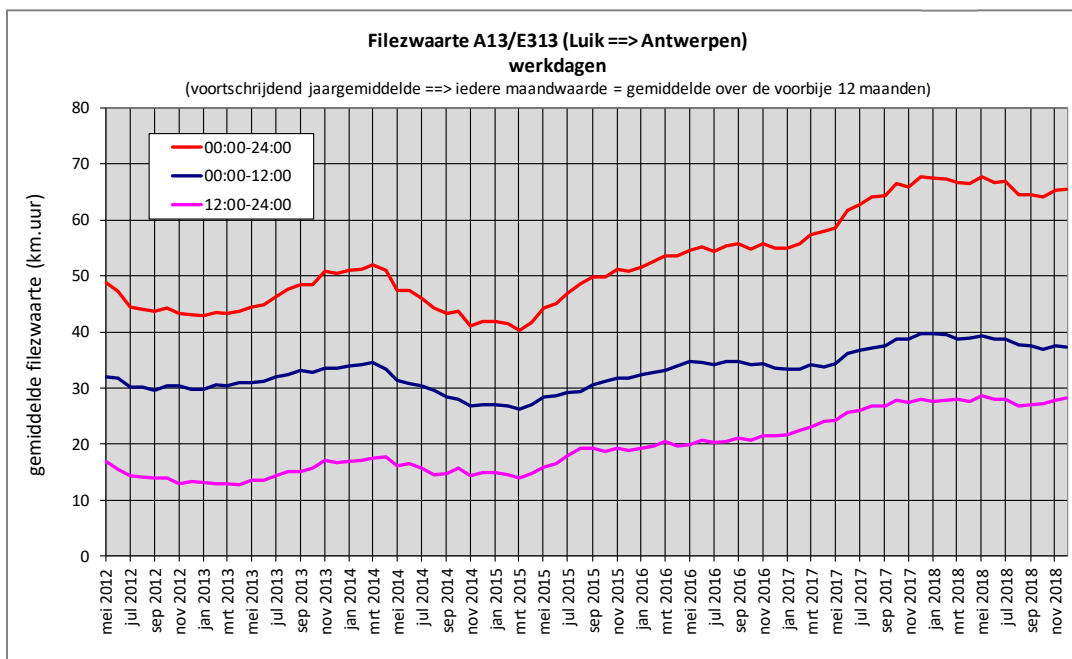
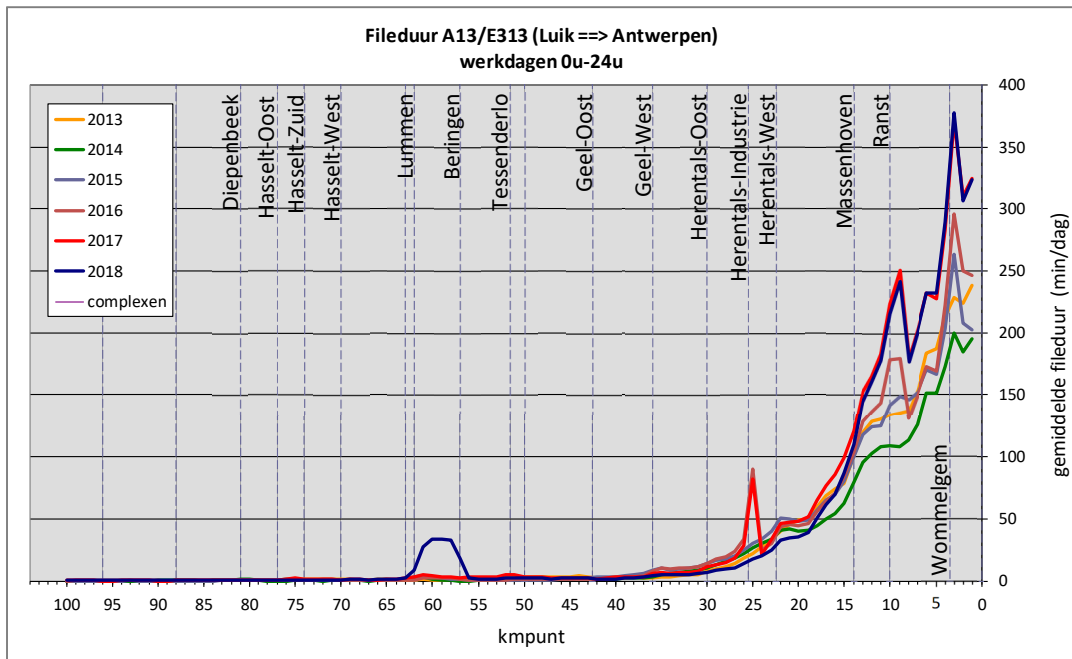
////////////////////////////////////

- 2016: evolutie verstoord door werken in 2015 en 2016
- 2017: evolutie verstoord door werken in 2016 en 2017
- 2018: evolutie verstoord door werken in 2017 en 2018

De evolutie van de filezwaarte in 2018 ten opzichte van 2012 is vertekend door wegenwerken in beide jaren.

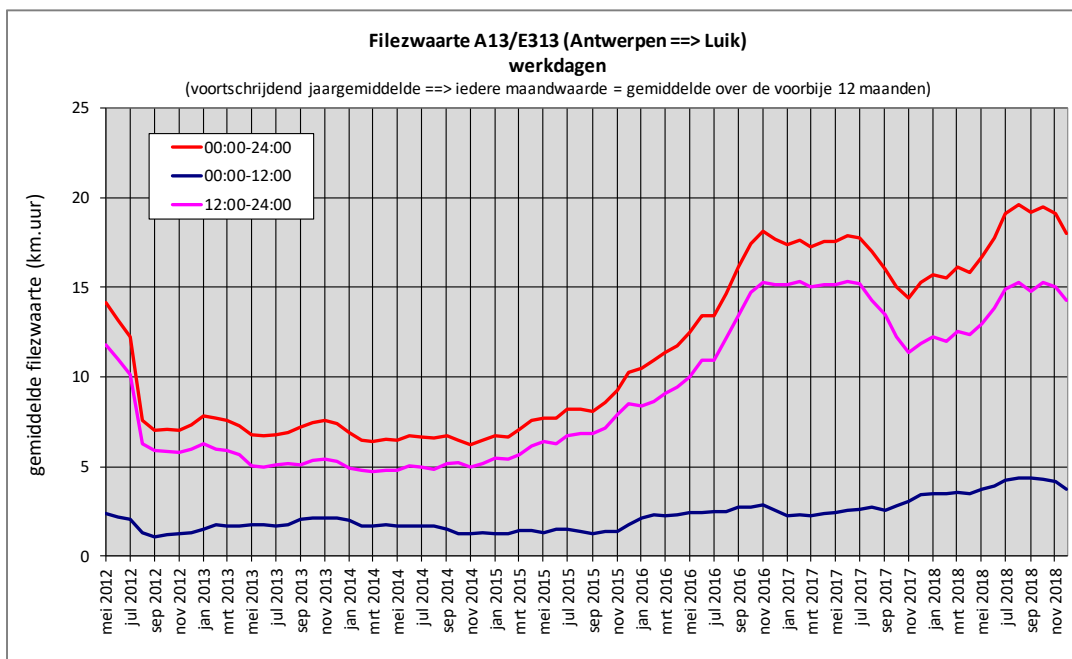
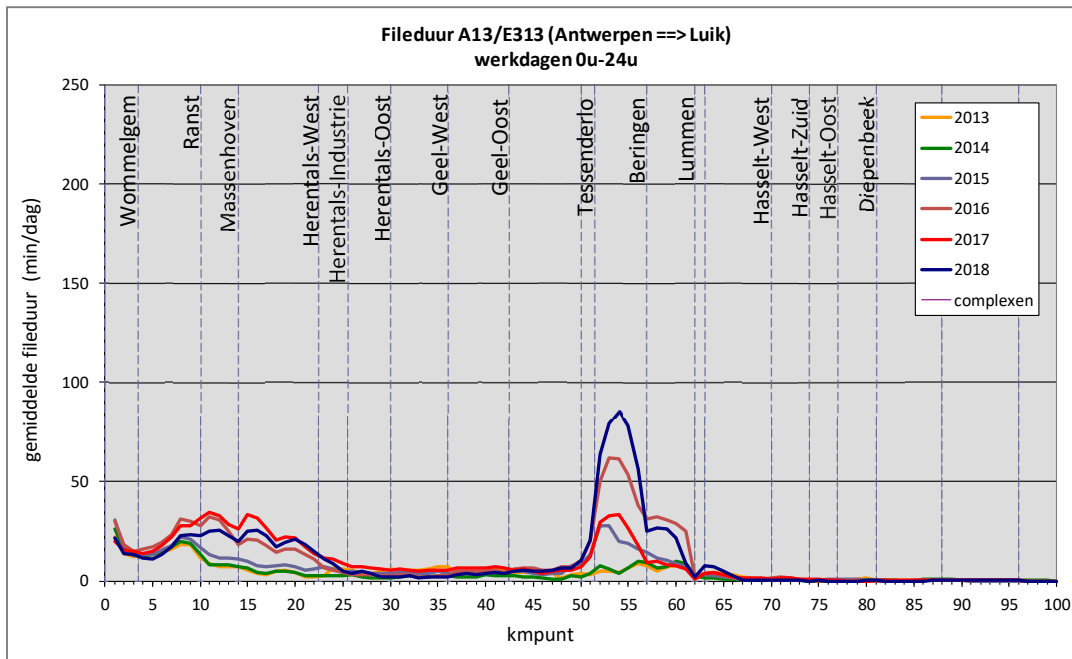
De structurele file ter hoogte van de afrit Aalter, die de voorgaande jaren toenam, is in 2016 abrupt gestopt wellicht gelinkt aan de herinrichting van het op- en afrittencomplex die er momenteel aan de gang is. In 2018 is deze tijdelijk terug zichtbaar ingevolge een werffase met impact op de capaciteit van de E40.





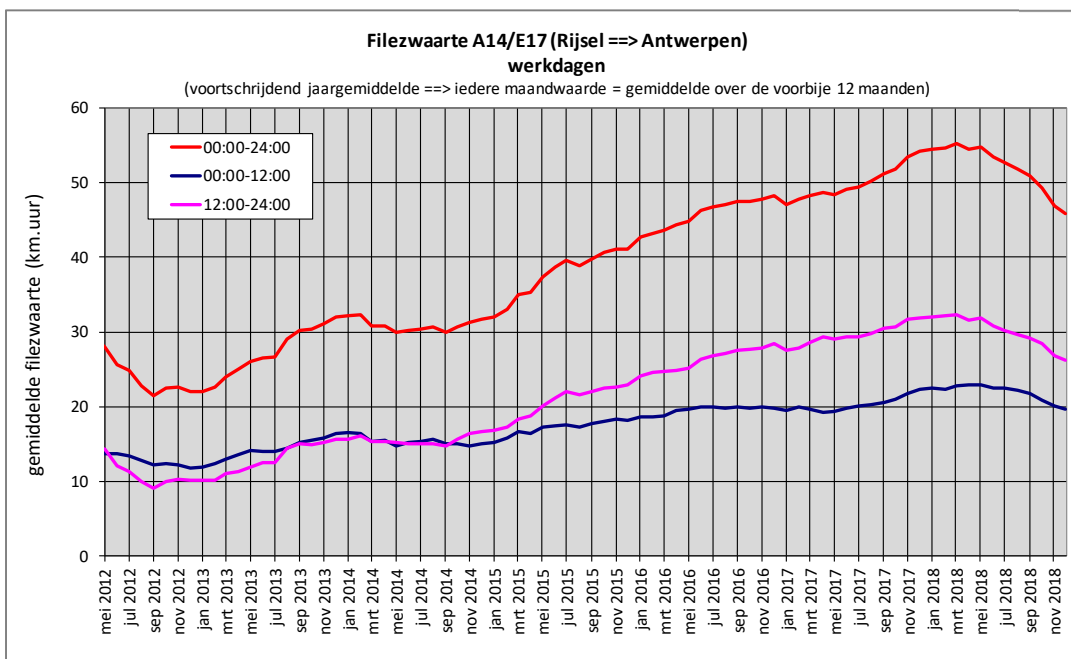
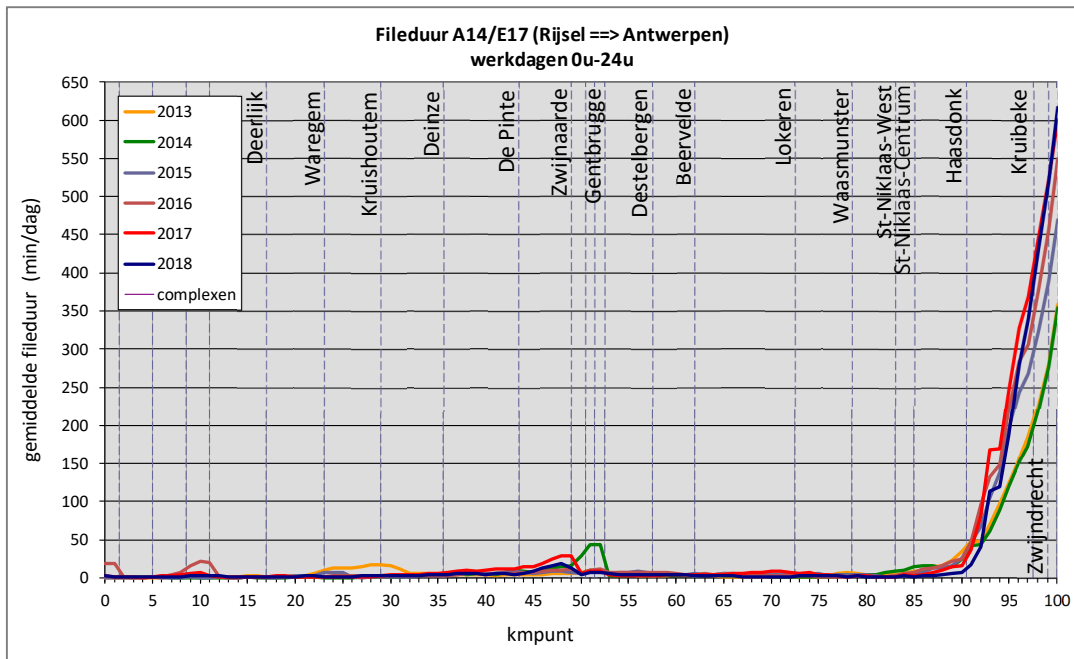
Evolutie filezwaarte op jaarbasis - werkdagen				
(= verhouding jaargemiddelde jaar X t.o.v. jaargemiddelde Y)				
		Ou-24u	Ou-12u	12u-24u
A13/E313 (Luik ==> Antwerpen)	2013 / 2012	1.17	1.13	1.26
	2014 / 2013	0.83	0.81	0.89
	2015 / 2014	1.21	1.18	1.27
	2016 / 2015	1.08	1.05	1.14
	2017 / 2016	1.23	1.18	1.31
	2018 / 2017	0.97	0.94	1.00
	2018 / 2012	1.52	1.26	2.11

////////////////////////////////////



Evolutie filezwaarte op jaarbasis - werkdagen (= verhouding jaargemiddelde jaar X t.o.v. jaargemiddelde Y)				
		Ou-24u	Ou-12u	12u-24u
A13/E313 (Antwerpen ==> Luik)	2013 / 2012	1.01	1.58	0.88
	2014 / 2013	0.88	0.61	0.98
	2015 / 2014	1.58	1.33	1.64
	2016 / 2015	1.73	1.49	1.78
	2017 / 2016	0.86	1.33	0.78
	2018 / 2017	1.18	1.09	1.20
	2018 / 2012	2.46	2.75	2.39

////////////////////////////////////



Evolutie filezwaarte op jaarbasis - werkdagen (= verhouding jaargemiddelde jaar X t.o.v. jaargemiddelde Y)				
		0u-24u	0u-12u	12u-24u
A14/E17 (Rijssel ==> Antwerpen)	2013 / 2012	1.45	1.38	1.54
	2014 / 2013	0.99	0.92	1.06
	2015 / 2014	1.30	1.21	1.37
	2016 / 2015	1.17	1.09	1.24
	2017 / 2016	1.12	1.13	1.12
	2018 / 2017	0.84	0.88	0.82
	2018 / 2012	2.08	1.66	2.57



Knelpunten en structurele files

- [ochtend- en in mindere mate avondspits] oververzadiging (capaciteitstekort) tussen Antwerpen-West en Antwerpen-Centrum (Kennedytunnel)
 - o gevolg: terugslaan file van net voor de Kennedytunnel tot parking Kruibeke of verder
- [avondspits] terugslaan file van de Antwerpse buitenring (vanaf Borgerhout)
 - o gevolg: terugslaan file van de buitenring, door de Kennedytunnel, tot parking Kruibeke of verder

Verstoring filebeeld door wegenwerken

- 2011 (juni-september): werken op de E313 (aanleg spitsstrook) met tijdelijk meer fileterugslag naar de R1 en van daaruit naar de E17
- 2013 (juli-september): werken tussen Kruishoutem en Deinze (structureel onderhoud) met tijdelijk extra file tussen Waregem en Kruishoutem [ochtend +avond]
- 2014 (april-mei): werken in Gent-Centrum (onderbrug) met tijdelijk extra file tussen Zwijnaarde en Gent-Centrum [ochtend + avond]
- 2014 (augustus): werken tussen St-Niklaas en parking Kruibeke met tijdelijk beperkt extra file tussen St-Niklaas en Haasdonk [vnl. ochtend]
- 2015 (augustus): werken tussen Waregem en Kruishoutem (structureel onderhoud) maar zonder noemenswaardige file
- 2016 (mei-december): werken in Moeskroen (renovatie brug) met tijdelijk een beetje extra file tussen Rekkem en Moeskroen [avond]
- 2016 (juni): werken in Kortrijk-Oost (herstelling brugvoeg) met tijdelijk wat extra file tussen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost [ochtend + avond]

Het effect van tijdelijke files door wegenwerken op het voortschrijdend gemiddelde van de filezwaarte en de interpretatie ervan worden toegelicht in de kader aan het begin van hoofdstuk 12.1.

Ochtendspits versus avondspits

Het fileprobleem op de E17 richting Antwerpen is een probleem van zowel de ochtend- als de avondspits die tot 2015 beide nagenoeg even zwaar waren. Vanaf 2015 neemt de avondfile de overhand. De grootste fileduur wordt waargenomen op het einde van de E17 in Antwerpen-West (maar liefst 615 min of 10 uur file per werkdag, 15 minuten meer dan in 2017 dat op zich al 50 minuten hoger lag dan in 2016). De fileduur is er op 3 jaar tijd met maar liefst 2.5 uur toegenomen.

Evolutie congestie op jaarbasis

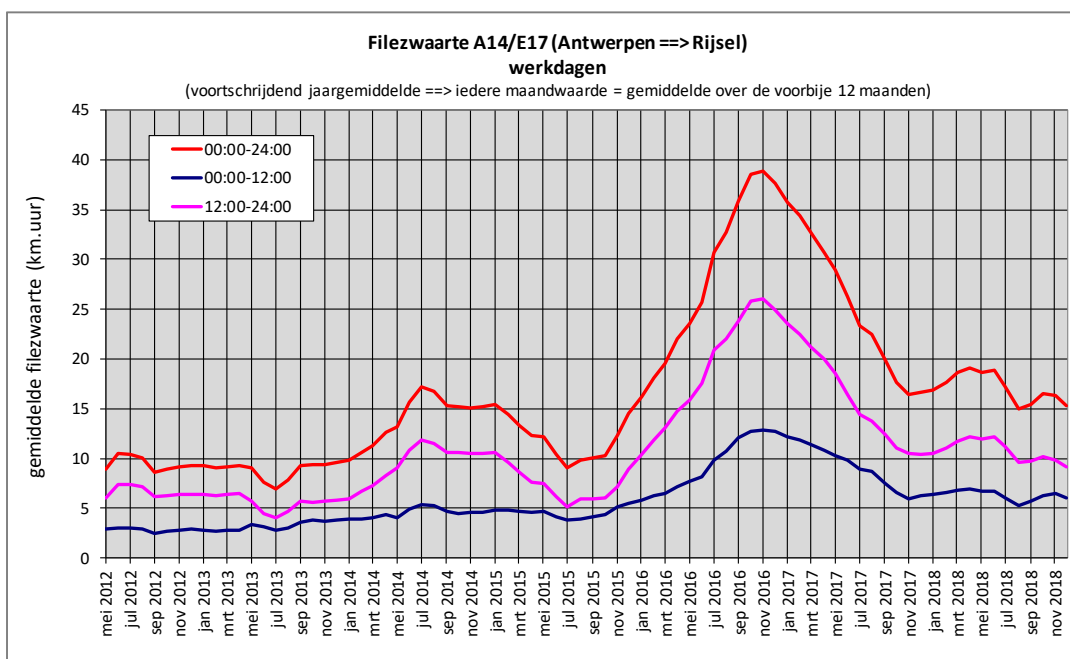
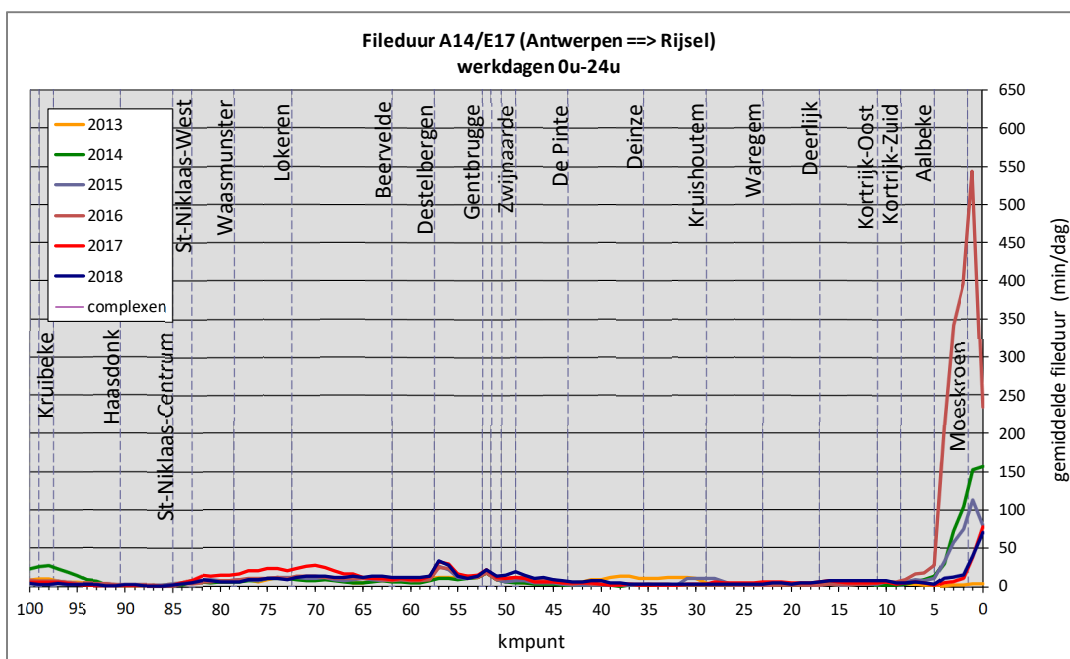
- 2013: toename van de ochtendfile met 38% en de avondfile met 54%
- 2014: afname van de ochtendfile met 8%, toename van de avondfile met 6%
- 2015: toename van de ochtendfile met 21%, toename van de avondfile met 37%
- 2016: toename van de ochtendfile met 9%, toename van de avondfile met 24%
- 2017: toename van de ochtendfile met 13%, toename van de avondfile met 12%
- 2018: afname van de ochtendfile met 12% en de avondfile met 18%

Omwille van de omvang van de structurele file nabij Antwerpen worden deze evoluties slechts in beperkte mate vertekend door de hoger vermelde wegenwerken in 2013, 2014, 2015 en 2016.

Ten opzichte van 2012 ligt de filezwaarte op de E17 richting Antwerpen in 2018 66% hoger in de ochtendspits en maar liefst 157% hoger tijdens de avondspits (zonder noemenswaardige verstoring door wegenwerken).

De daling in de curve met het voortschrijdend jaargemiddelde in de periode tot september 2012 is het gevolg van de ingebruikname van de spitsstrook E313 in september 2011 waardoor de fileterugslag van de Antwerpse buitenring naar de E17 verminderde maar ook de compensatie voor de extra file tijdens de aanleg ervan.





Evolutie filezwaarte op jaarbasis - werkdagen (= verhouding jaargemiddelde jaar X t.o.v. jaargemiddelde Y)				
		Ou-24u	Ou-12u	12u-24u
A14/E17 (Antwerpen ==> Rijsel)	2013 / 2012	1.04	1.30	0.92
	2014 / 2013	1.58	1.23	1.80
	2015 / 2014	0.96	1.20	0.85
	2016 / 2015	2.58	2.29	2.77
	2017 / 2016	0.44	0.49	0.42
	2018 / 2017	0.91	0.98	0.88
	2018 / 2012	1.65	2.10	1.44

////////////////////////////////////

De E17 rijrichting Rijsel werd voor het eerst opgenomen in dit hoofdstuk in editie 2016 van dit rapport. De aanleiding hiertoe was de omvang van de congestie aan de grensovergang in Rekkem door de grenscontroles sinds de aanslagen in november 2015 in Frankrijk.

De verzadigingsgraad op de E17 rijrichting Rijsel is groot in sommige zones, onder meer in de regio Gent, maar van significante structurele congestie is er (nog) geen sprake.

In 2016 (of eigenlijk vanaf november 2015) is er sprake van ernstige congestie tussen het knooppunt Aalbeke en de landsgrens als gevolg van de opnieuw ingevoerde grenscontroles in Rekkem na de aanslagen in Frankrijk. In de periode mei – december 2016 wordt de situatie nog verergerd door de wegenwerken in Moeskroen (renovatie onderbrug).

De gemiddelde fileduur in 2016 liep in Moeskroen op tot maar liefst 540 minuten per werkdag of 9 uur.

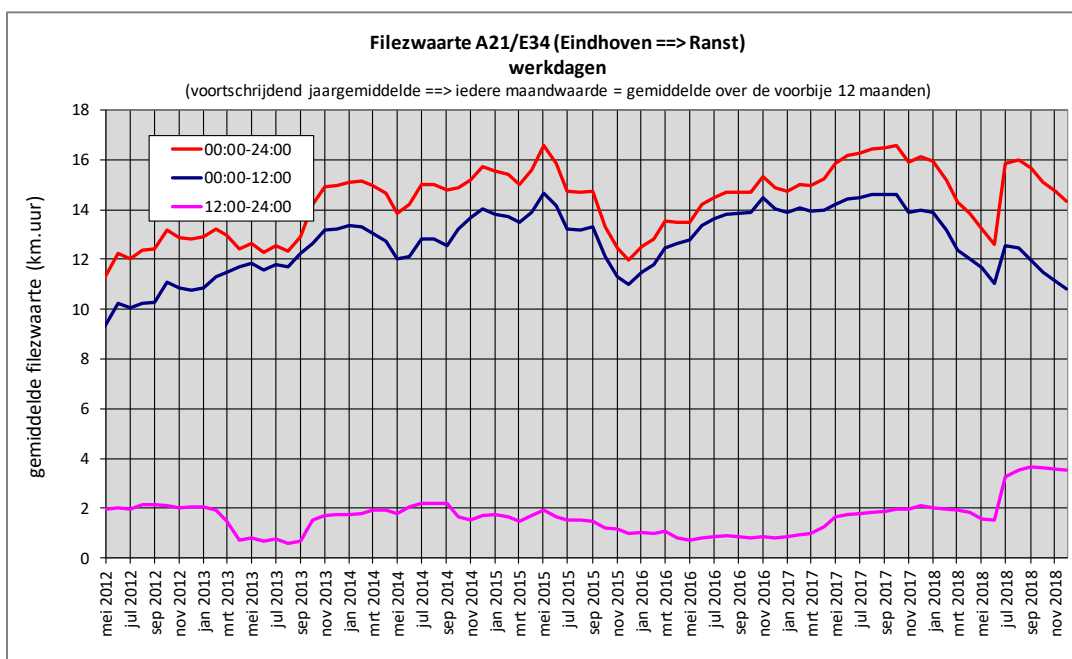
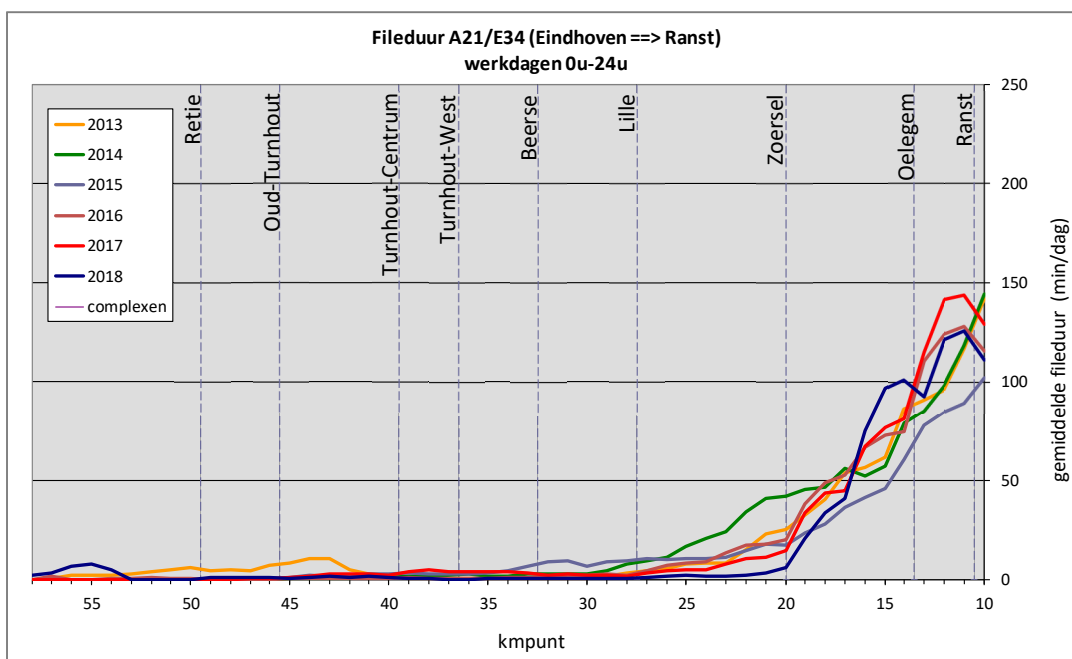
Eind 2016 werden de grenscontroles bijgestuurd en kon het verkeer terug over twee in plaats van één rijstrook passeren. Hierdoor neemt de filezwaarte aan de grens in 2017 en 2018 terug aanzienlijk af.

De gemiddelde fileduur op de E17 in deze rijrichting piekt daardoor in 2017 en 2018 tot nog ‘maar’ 70 à 80 minuten aan de grens in Rekkem.

Voor de volledigheid dient nog te worden vermeld dat er ook in 2014 tijdelijk sprake was van congestie aan deze grensovergang, die ook tot uiting komt in de grafieken op de pagina hiernaast. Dit betrof een tijdelijk fenomeen ingevolge de herinrichting van het douanecomplex in de periode februari – juli 2014.

////////////////////////////////////

13.1.21 A21/E34 (EINDHOVEN ==> RANST)



Evolutie filewaarde op jaarbasis - werkdagen				
(= verhouding jaargemiddelde jaar X t.o.v. jaargemiddelde Y)				
		0u-24u	0u-12u	12u-24u
A21/E34 (Eindhoven ==> Ranst)	2013 / 2012	1.17	1.23	0.84
	2014 / 2013	1.05	1.06	0.98
	2015 / 2014	0.76	0.78	0.59
	2016 / 2015	1.24	1.28	0.82
	2017 / 2016	1.08	1.00	2.58
	2018 / 2017	0.89	0.77	1.67
	2018 / 2012	1.12	1.01	1.71



Knelpunten en structurele files

- [ochtendspits en in mindere mate avondspits] terugslaande file vanaf de E313 in Ranst
 - o gevolg: terugslaande file vanaf Ranst tot Zoersel of verder

Verstoring filebeeld door wegenwerken

- 2012 (april): werken tussen Turnhout en Lille met tijdelijk beperkte extra file in deze zone [vnl. avond] *(zie terugval voortschrijdend gemiddelde in april 2013)*
- 2013 (oktober): werken tussen Retie en Turnhout met tijdelijk extra file in deze zone [ochtend + avond]
- 2014 (juni-september): werken tussen Lille en Oelegem met tijdelijk extra file in deze zone [ochtend]
- 2014 (oktober-november): werken in Ranst (geluidsschermen) met tijdelijk extra file in Ranst
- aug 2013 – dec 2014: werken in Oelegem (verhoging bruggen Albertkanaal) met beperkte hinder in de zone Oelegem-Ranst
- 2015 (april-juni): werken tussen Beerse en Lille met tijdelijk extra file in deze zone [vnl. ochtend]
- 2017 (maart-juli): werken tussen Lille en Turnhout doch met weinig hinder
- 2018 (maart-juni): werken tussen Turnhout-West en Oud-Turnhout doch met weinig hinder
- 2018 (april-mei): werken tussen grens met NL en Retie met tijdelijk wat file in deze zone [avond]
- 2018 (juli): werken tussen Ranst en Oelegem met tijdelijk extra file stroomopwaarts van Oelegem [ochtend + avond]

Het effect van tijdelijke files door wegenwerken op het voortschrijdend gemiddelde van de filezwaarte en de interpretatie ervan worden toegelicht in de kader aan het begin van hoofdstuk 12.1.

Ochtendspits versus avondspits

Met uitzondering van de zone Oelegem - Ranst is het fileprobleem op de E34 richting Antwerpen een probleem van de ochtendspits waarbij de grootste fileduur wordt waargenomen in Ranst (tot 125 min of 2 uur file per werkdag, 20 minuten minder dan in 2017).

Evolutie congestie op jaarbasis

- 2013: evolutie verstoord door werken in 2012 en 2013
- 2014: evolutie verstoord door werken in 2013 en 2014
- 2015: evolutie verstoord door werken in 2014 en 2015
- 2016: evolutie verstoord door werken in 2015
- 2017: status quo van de ochtendfile
- 2018: evolutie verstoord door werken in 2018

De evolutie van de filezwaarte in 2018 ten opzichte van 2012 is vertekend door wegenwerken in 2018.



13.1.22 ALGEMENE TENDENSEN FILES PER SNELWEG

In dit hoofdstuk worden de algemene tendensen besproken die kunnen worden vastgesteld op basis van de bespreking in voorgaande hoofdstukken van de files per snelweg.

De laatste jaren wordt er door de Vlaamse overheid een inhaaloperatie uitgevoerd op vlak van het onderhoud van de snelwegen. Dit maakt dat er op vele wegen en in meerdere jaren ingrijpende wegenwerken plaatsvonden.

Ingevolge de tijdelijke meerhinder die met deze wegenwerken gepaard gaat, wordt de evolutie van de files op de individuele snelwegen sinds enkele jaren en ook in 2018 in veel gevallen vertekend en valt de autonome evolutie van de structurele files niet of nauwelijks te onderscheiden.

Uit de evolutiecijfers 2018 (ten opzichte van 2017) voor de individuele snelwegen valt op dat

- er geen eenduidige evolutie is over alle snelwegen
- de wegen met significante verstoringen door wegenwerken (in 2017 of 2018) buiten beschouwing gelaten er bij meerdere (maar zeker niet alle) snelwegen sprake is van een afname van de filezwaarte tijdens de tweede jaarhelft 2018. Enerzijds is dit wellicht gelinkt aan het drogere weer in 2018 en anderzijds betreft het veeleer een correctie ten opzichte van een zwaar filejaar 2017.
- de binnen- en buitenring van de R1 in Antwerpen zich duidelijk onderscheiden van dat patroon vermits deze een vrijwel continu stijgende trend vertonen van de filezwaarte; dit in tegenstelling tot de Brusselse ring die wel bovenvermelde terugval kent in 2018

De in veel gevallen afname van de filezwaarte kan wellicht worden gelinkt aan kortere ochtendfiles in 2018 aangezien bij de fileduur aan de primaire structurele knelpunten op de verschillende snelwegen geen sprake is van een algemene afname: in het merendeel van de gevallen blijft de fileduur aan deze knelpunten op het niveau van 2017 of soms zelfs nog wat hoger.

Zo is de fileduur in het geval van de Kennedytunnel richting Nederland, de absolute topper qua fileduur in Vlaanderen, het voorbije jaar wederom aanzienlijk toegenomen met 40 minuten terwijl deze in 2017 op zijn beurt al met 50 minuten was toegenomen ten opzichte van 2016. De fileduur op deze locatie bedraagt intussen maar liefst 680 minuten. M.a.w. op deze locatie staat op een gemiddelde werkdag ruim meer dan 11 uur file per dag.

Andere grote stijgers zijn de Brusselse binnenring in Groot-Bijgaarden (+ 30 minuten tot 510 minuten in 2018) en de E19 Brussel – Antwerpen ter hoogte van de aansluiting met de Antwerpse buitenring (+ 30 minuten tot 220 minuten in 2018).



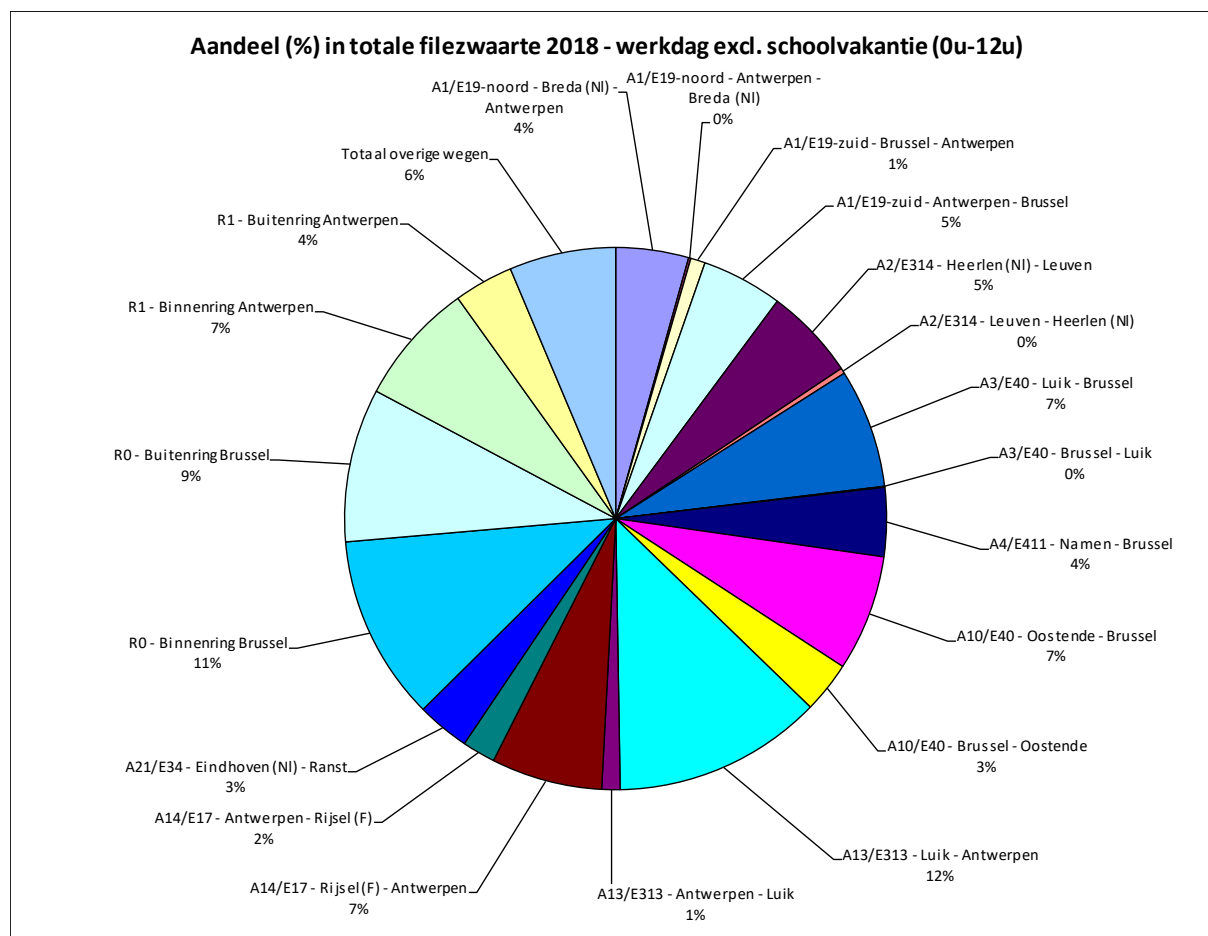
13.2 AANDEEL WEGEN IN TOTALE FILEZWAARTE

In dit hoofdstuk wordt inzicht geboden in het aandeel van elk van de snelwegen in het totaal van de filezwaarte op het volledige Vlaamse snelwegennet.

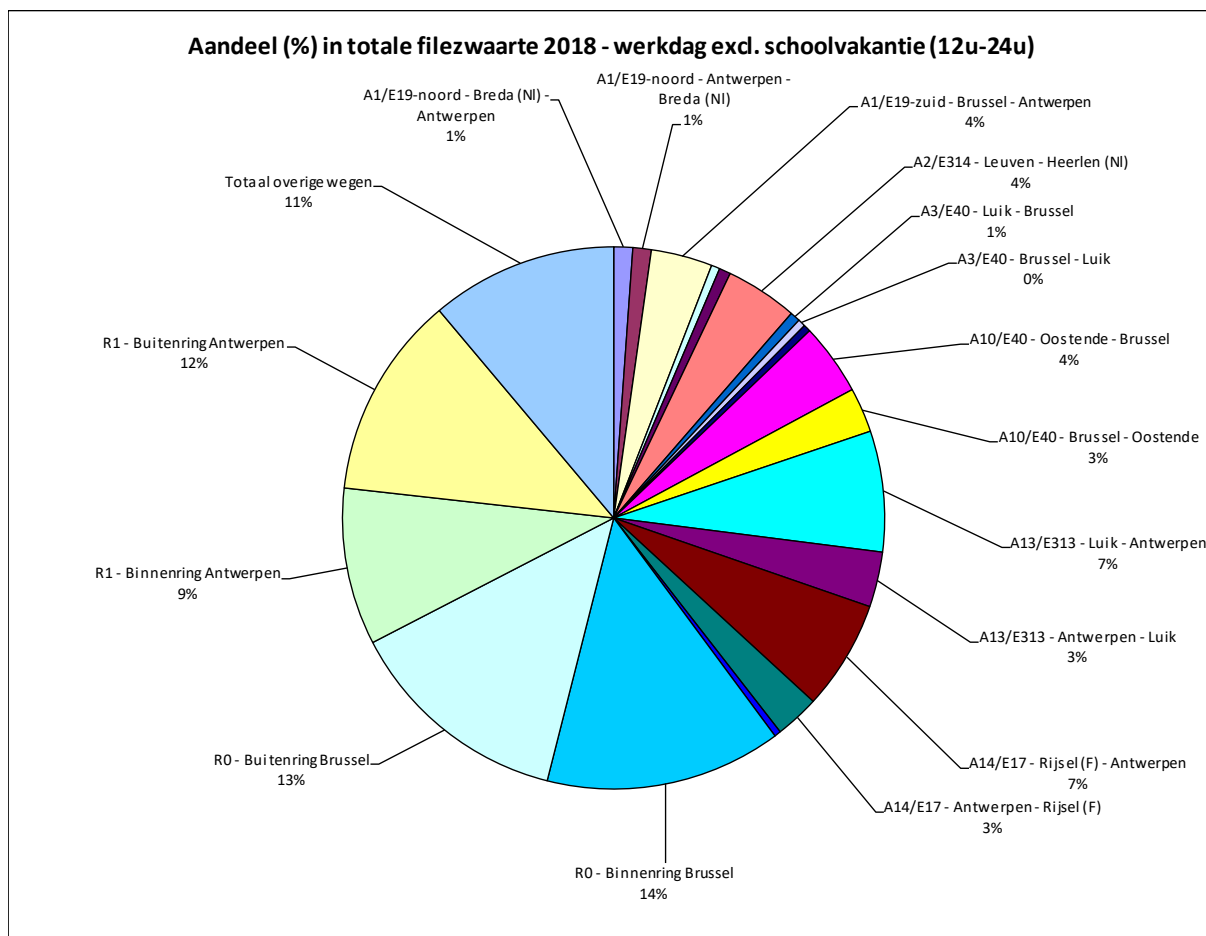
Voor de leesbaarheid worden de snelwegen zonder noemenswaardige structurele congestie in minstens één van de spitsperiodes samengevoegd onder de noemer 'totaal overige wegen' (dit zijn de A8, A11, A12, A17, A18, A19, A112, A201, R2, R4 en één van de richtingen in het geval van de A4 en de A21).

In de tabellen worden de wegen gerangschikt van hoog naar laag op basis van hun aandeel.

De bespreking volgt na de grafieken aan het einde van het hoofdstuk.



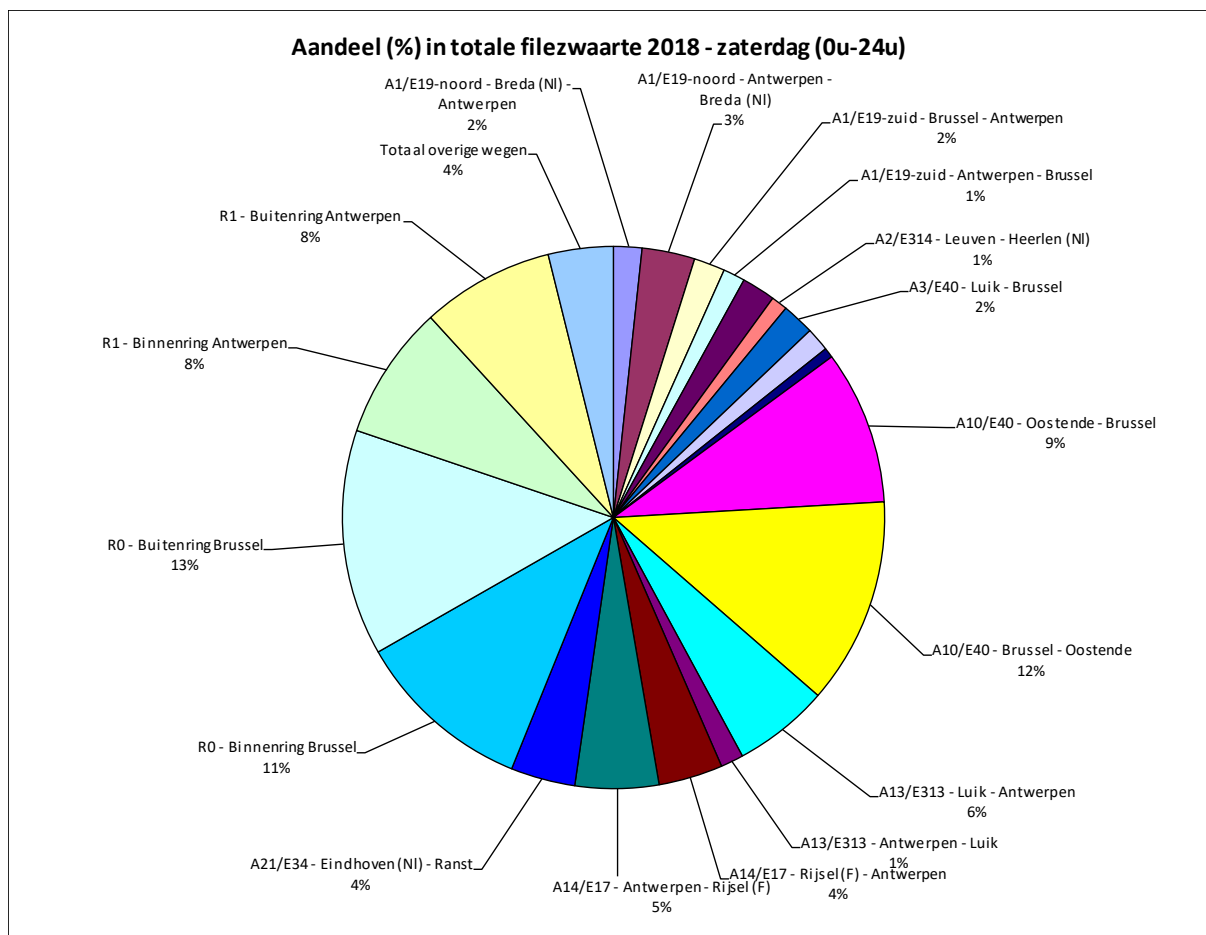
Aandeel (%) filezwaarte per weg in de totale filezwaarte 2018 snelwegen Vlaanderen werkdagen excl. schoolvakantie – 0u-12u (enkel wegen met aandeel > 1%)			
	weg	%	
1	A13/E313 - Luik - Antwerpen	12.5	10 A1/E19-zuid - Antwerpen - Brussel
2	R0 - Binnenring Brussel	11.1	11 A1/E19-noord - Breda (NI) - Antwerpen
3	R0 - Buitenring Brussel	9.1	12 A4/E411 - Namen - Brussel
4	R1 - Binnenring Antwerpen	7.3	13 R1 - Buitenring Antwerpen
5	A3/E40 - Luik - Brussel	7.1	14 A21/E34 - Eindhoven (NI) - Ranst
6	A10/E40 - Oostende - Brussel	6.9	15 A10/E40 - Brussel - Oostende
7	A14/E17 - Rijsel (F) - Antwerpen	6.6	16 A14/E17 - Antwerpen - Rijsel (F)
8	Totaal overige wegen	6.3	17 A13/E313 - Antwerpen - Luik
9	A2/E314 - Heerlen (NI) - Leuven	5.5	



Bij de kleine 'taartspieën' werd het label weggelaten. Zie hiervoor de taartgrafiek voor werkdagen in de ochtendspits (zelfde kleuren).

Aandeel (%) filezwaarte per weg in de totale filezwaarte 2018 snelwegen Vlaanderen werkdagen excl. schoolvakantie – 12u-24u (enkel wegen met aandeel > 1%)			
	weg	%	
1	R0 - Binnenring Brussel	14.1	9
2	R0 - Buitenring Brussel	13.5	10
3	R1 - Buitenring Antwerpen	12.1	11
4	Totaal overige wegen	11.1	12
5	R1 - Binnenring Antwerpen	9.4	13
6	A13/E313 - Luik - Antwerpen	7.2	14
7	A14/E17 - Rijsel (F) - Antwerpen	6.5	15
8	A2/E314 - Leuven - Heerlen (NI)	4.3	
	A10/E40 - Oostende - Brussel	4.3	
	A1/E19-zuid - Brussel - Antwerpen	3.7	
	A13/E313 - Antwerpen - Luik	3.3	
	A10/E40 - Brussel - Oostende	2.7	
	A14/E17 - Antwerpen - Rijsel (F)	2.6	
	A1/E19-noord - Breda (NI) - Antwerpen	1.1	
	A1/E19-noord - Antwerpen - Breda (NI)	1.1	

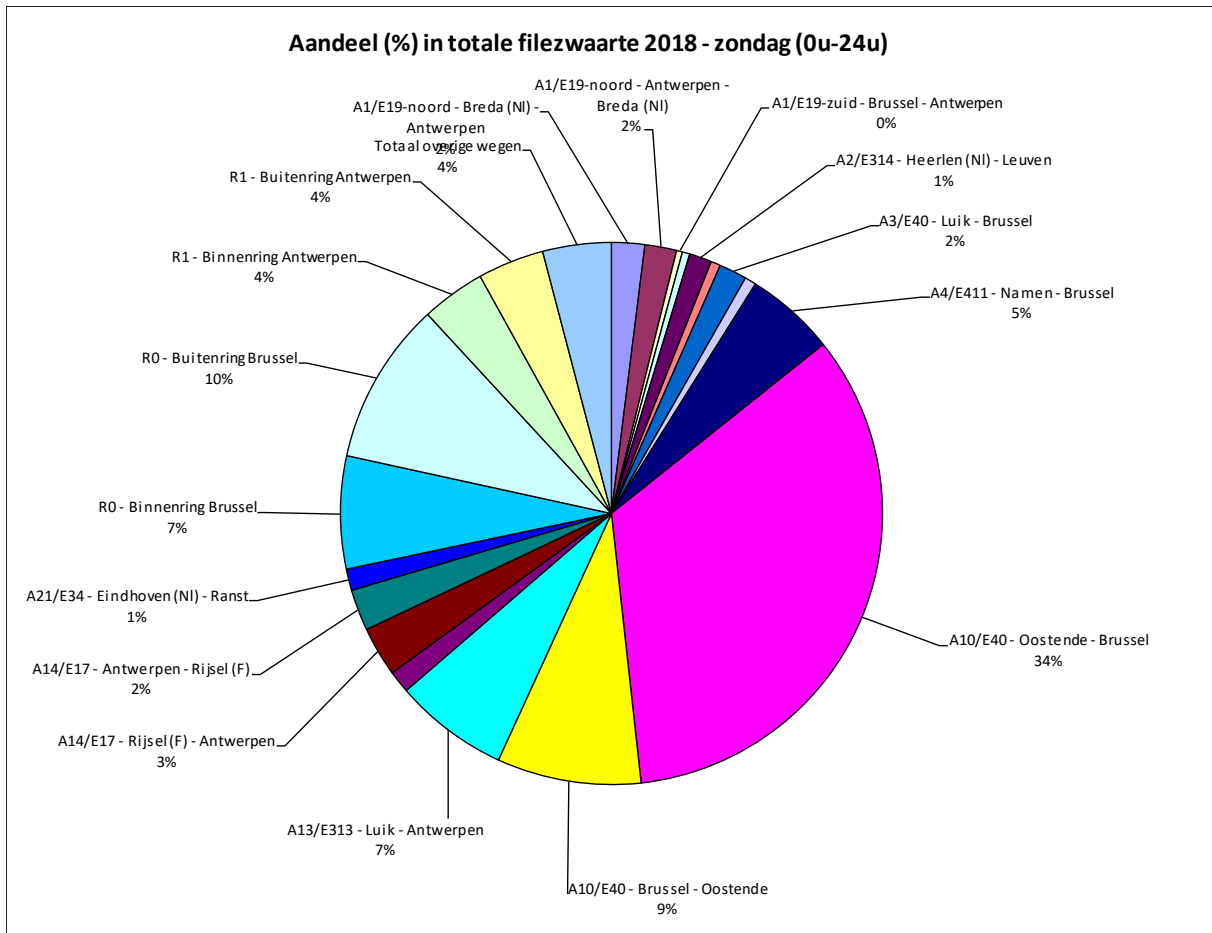




Bij de kleine 'taartspieën' werd het label weggelaten. Zie hiervoor de taartgrafiek voor werkdagen in de ochtendspits (zelfde kleuren).

Aandeel (%) filezwaarte per weg in de totale filezwaarte 2018 snelwegen Vlaanderen zaterdag – 0u-24u (enkel wegen met aandeel > 1%)			
	weg	%	
1	R0 - Buitenring Brussel	13.5	11 A14/E17 - Rijsel (F) - Antwerpen
2	A10/E40 - Brussel - Oostende	12.3	12 A1/E19-noord - Antwerpen - Breda (NI)
3	R0 - Binnenring Brussel	10.6	13 A2/E314 - Heerlen (NI) - Leuven
4	A10/E40 - Oostende - Brussel	9.2	14 A3/E40 - Luik - Brussel
5	R1 - Binnenring Antwerpen	8.0	15 A1/E19-zuid - Brussel - Antwerpen
6	R1 - Buitenring Antwerpen	7.9	16 A1/E19-noord - Breda (NI) - Antwerpen
7	A13/E313 - Luik - Antwerpen	5.7	17 A3/E40 - Brussel - Luik
8	A14/E17 - Antwerpen - Rijsel (F)	5.0	18 A13/E313 - Antwerpen - Luik
9	Totaal overige wegen	3.9	19 A1/E19-zuid - Antwerpen - Brussel
10	A21/E34 - Eindhoven (NI) - Ranst	3.8	





Bij de kleine 'taartspieën' werd het label weggelaten. Zie hiervoor de taartgrafiek voor werkdagen in de ochtendspits (zelfde kleuren).

Aandeel (%) filezwaarte per weg in de totale filezwaarte 2018 snelwegen Vlaanderen			
zondagen – 0u-24u (enkel wegen met aandeel > 1%)			
	weg	%	
1	A10/E40 - Oostende - Brussel	34.0	10 A14/E17 - Rijsel (F) - Antwerpen
2	R0 - Buitenring Brussel	9.7	11 A14/E17 - Antwerpen - Rijsel (F)
3	A10/E40 - Brussel - Oostende	8.6	12 A1/E19-noord - Breda (NI) - Antwerpen
4	A13/E313 - Luik - Antwerpen	6.8	13 A1/E19-noord - Antwerpen - Breda (NI)
5	R0 - Binnenring Brussel	6.7	14 A3/E40 - Luik - Brussel
6	A4/E411 - Namen - Brussel	5.4	15 A2/E314 - Heerlen (NI) - Leuven
7	Totaal overige wegen	4.1	16 A13/E313 - Antwerpen - Luik
8	R1 - Buitenring Antwerpen	4.0	17 A21/E34 - Eindhoven (NI) - Ranst
9	R1 - Binnenring Antwerpen	3.8	



VASTSTELLINGEN AANDEEL WEGEN IN DE TOTALE FILEZWAARTE

(op basis van voorgaande grafieken en tabellen)

Op werkdagen (buiten de schoolvakantie) zijn tijdens de voormiddag de files voornamelijk gesitueerd op de radiale snelwegen naar Antwerpen en Brussel. Het aandeel van de Brusselse en Antwerpse ring bedraagt dan ongeveer 31% van de totale filezwaarte (20.2% R0 + 10.9% R1).

De koplopers 's morgens op werkdagen zijn de

- E313 Luik – Antwerpen (12.5%)
- R0 binnenring Brussel (11.1%)

Op werkdagen (buiten de schoolvakantie) zijn tijdens de namiddag en avond de files in sterke mate gesitueerd op de ringwegen rond Antwerpen en Brussel. Het aandeel van de Brusselse en Antwerpse ring bedraagt dan ongeveer 50% van de totale filezwaarte (27.6% R0 + 21.5% R1).

De koplopers 's namiddags op werkdagen zijn de

- R0 binnenring Brussel (14.1%)
- R0 buitenring Brussel (13.5%)
- R1 buitenring Antwerpen (12.1%)
- R1 binnenring Antwerpen (11.1%)

Uiteraard mag bij de vergelijking R0 versus R1 niet uit het oog verloren worden dat de R0 (op Vlaams grondgebied) ruim 3 maal zo lang is dan de R1 (R0 = 2x 53km, R1 = 2x 17km).

Bovenstaand beeld voor werkdagen is vrij stabiel over de jaren heen. Door het hoge niveau van de structurele congestie zijn de cijfers immers minder onderhevig aan schommelingen te wijten aan incidentele congestie.

Op zaterdag en zondag echter is het niveau van de structurele congestie beperkt. De files worden dan in sterke mate bepaald door de files gelinkt met het toeristisch verkeer: onder meer de kustfiles op de E40 (Brussel ⇔ Oostende en Jabbeke ⇔ Duinkerke) en, in mindere mate, het verkeer op terugtocht van de Ardennen op de E411 (Namen ==> Brussel). Daarnaast is er de incidentele congestie te wijten aan ongevallen en wegenwerken. Door deze factoren zal het beeld voor de zaterdagen en zondagen veel meer variëren van jaar tot jaar.

Op zaterdagen in 2018 waren de files vooral (>10%) terug te vinden op de

- R0 buitenring Brussel (13.5%)
dit ter hoogte van de knelpunten in Wemmel en Zaventem/Machelen
- E40 Brussel – Oostende (12.3%)
dit in de zones Erpe-Mere – Aalter en Brugge – Jabbeke (kustfiles) en in 2018 bijkomend versterkt tussen Merelbeke en St-Denijs en ter hoogte van Aalter tijdens de werken daar
- R0 binnenring Brussel (10.6%)
dit ter hoogte van het knelpunten in Zellik/Groot-Bijgaarden en de Vierarmentunnel

Op zondagen in 2018 waren de files vooral (>10%) terug te vinden op de

- E40 Oostende – Brussel (34% richting Brussel)
dit in de zone Jabbeke - Zwijnaarde (kustfiles) en in 2018 bijkomend versterkt door de werken in Aalter en St-Denijs - Merelbeke

////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////

14 VOERTUIGVERLIESUREN

De indicator voertuigverliesuren kwantificeert de tijd die de voertuigen samen verliezen tijdens hun rit op de snelweg ten gevolge van vertraagd of fileverkeer. Doordat deze indicator rekening houdt met verscheidene aspecten van de vertragingen en files (duur, lengte, snelheid in de file, aantal betrokken voertuigen) wordt hij beschouwd als de beste indicator voor het beschrijven van de verkeersafwikkeling. Het nadeel ervan is dat heel wat meetdata nodig is om hem te kunnen becijferen.

De absolute waarden van de indicator werden pas zinvol op het moment dat (nagenoeg) alle wegsegmenten werden bemeten (2017). Zolang dit niet het geval was, waren evoluties in de absolute waarde ervan immers het gevolg van de combinatie van de evolutie van het verkeer enerzijds maar anderzijds ook de evolutie van het aantal segmenten waarvoor de indicator berekend kan worden.

De indicator voertuigverliesuren wordt vaak afgezet tegenover de indicator gepresteerde voertuiguren. Deze laatste is de tijd die de voertuigen samen doorbrengen tijdens hun rit op de snelweg of m.a.w. de tijd die ze zouden doorbrengen bij vlot verkeer (free flow omstandigheden) en daarbovenop het tijdverlies ingevolge vertraagd of fileverkeer.

Enerzijds is de verhouding van beide minder gevoelig voor de nog onvolledige dekking van het meetnet, anderzijds wordt deze verhouding gebruikt in beleidsdocumenten zoals het Pact2020 waarin ook streefwaarden worden geformuleerd.

In hoofdstuk 14.1 wordt het aandeel voertuigverliesuren gerapporteerd in het totaal van de gepresteerde voertuiguren voor het Vlaamse snelwegennet in zijn totaliteit, evenals voor de invloedsgebieden. Deze laatste zijn gebieden rondom de grote steden Antwerpen, Brussel en Gent alsook de rest van Vlaanderen (voor de afbakening van deze gebieden, zie hoofdstuk 4).



14.1 AANDEEL VOERTUIGVERLIESUREN IN TOTAAL GEPRESTEERDE VOERTUIGUREN

Aandeel (%) voertuigverliesuren t.o.v. gepresteerde voertuiguren 2017						
		Vlaanderen	Antwerpen	Brussel	Gent	Rest
Zaterdag	0u-24u	3.8	5.0	5.0	3.6	1.2
	0u-12u	3.2	4.0	3.6	3.7	1.6
	12u-24u	4.1	5.5	5.6	3.5	1.0
Zondag	0u-24u	3.6	2.6	4.1	5.2	2.9
	0u-12u	1.8	1.5	1.3	3.2	1.6
	12u-24u	4.3	3.1	5.2	6.0	3.4
werkdag excl. schoolvakantie	0u-24u	17	22	27	7.2	2.7
	0u-12u	19	21	32	6.6	3.1
	12u-24u	15	22	22	7.7	2.5

Aandeel (%) voertuigverliesuren t.o.v. gepresteerde voertuiguren 2018						
		Vlaanderen	Antwerpen	Brussel	Gent	Rest
Zaterdag	0u-24u	3.8	4.6	4.8	4.5	1.4
	0u-12u	3.4	3.9	3.7	4.7	1.9
	12u-24u	4.0	4.9	5.4	4.4	1.1
Zondag	0u-24u	3.9	3.4	4.5	5.2	3.1
	0u-12u	1.7	1.0	1.0	4.1	1.6
	12u-24u	4.8	4.3	5.9	5.6	3.6
werkdag excl. schoolvakantie	0u-24u	16	22	25	7.5	2.9
	0u-12u	18	20	30	7.8	3.2
	12u-24u	15	23	21	7.3	2.8

De structurele congestie op de Vlaamse snelwegen situeert zich vooral op werkdagen in de regio's Antwerpen en Brussel. Vertraagd en fileverkeer zorgen er voor dat van de tijd die de weggebruikers doorbrengen op de snelweg een zeer groot aandeel bestaat uit verliestijd. In de regio Antwerpen is dit 20 en 23% in respectievelijk de voormiddag en namiddag, in de regio Brussel 21% in de namiddag en maar liefst 30% in de voormiddag.

In de regio's Gent en 'Rest Vlaanderen' is op werkdagen ongeveer 3 à 8% van de tijd die de voertuigen doorbrengen op de snelwegen te wijten aan verliestijd ingevolge files en vertraagd verkeer.

In 2018 situeert het aandeel verliestijd op werkdagen zich rond of net onder het niveau van dat in 2017. In de regio Brussel is sprake van een afname in vergelijking met het jaar voordien.

Zowel in het geval van Gent als 'Rest Vlaanderen' waar het structurele congestieniveau veel beperkter is, worden de evoluties sterk beïnvloed door tijdelijke effecten ingevolge grote wegenwerken in 2017 en/of 2018.

////////////////////////////////////

15.1 REISBETROUWBAARHEID

De globale reisbetrouwbaarheid geeft weer hoeveel procent van de weggebruikers op de 130 trajecten samen een betrouwbare reistijd hebben ervaren. Hierbij is een betrouwbare reistijd een reistijd die maximaal 20% afwijkt van de normale trajectreistijd (mediaan).

Reisbetrouwbaarheid (%) globale snelwegennet Vlaanderen niet-vrachtverkeer					
		2015	2016	2017	2018
zaterdag	ochtend	97	97	95	96
	avond	98	97	95	96
zondag	ochtend	99	98	96	98
	avond	96	95	94	95
werkdag excl. schoolvakantie	ochtendspits	81	82	80	81
	middag	93	92	90	91
	avondspits	82	81	80	82

De globale reisbetrouwbaarheid op de Vlaamse snelwegen is in 2018 iets beter dan deze in 2017 en sluit meer aan op het niveau van 2015-2016.

De globale reisbetrouwbaarheid in 2018:

- is het kleinst (81 à 82%) tijdens de spitsperiodes op werkdagen
- ligt met 91% 10% hoger tussen de spitsen in op werkdagen
- ligt met 95% à 96% nog hoger op zaterdag (ochtend en avond) en op zondagavond
- is het hoogst (98%) op zondagochtend

De trajecten met de minst betrouwbare of minst voorspelbare reistijd tijdens de ochtendspits op werkdagen in 2018 zijn (één ervan is identiek aan deze in 2017):

- R1 buitenring Antwerpen: traject St-Anna-Linkeroever ==> Antwerpen-West (plaats 20 in 2017)
- A12 Brussel – Antwerpen: traject Puurs ==> Schelle (plaats 18 in 2017)
- E19 Breda – Antwerpen: traject Brecht ==> Antwerpen-Noord
- E34 Zelzate – Antwerpen: traject Beveren ==> St-Anna-Linkeroever (plaats 22 in 2017)
- E429 Doornik – Brussel: traject Wallonië (Hondzocht) ==> Halle (plaats 19 in 2017)

De trajecten met de minst betrouwbare of minst voorspelbare reistijd tijdens de avondspits op werkdagen in 2018 zijn (vier ervan zijn identiek aan deze in 2017):

- R0 buitenring Brussel: traject St-Stevens-Woluwe ==> Zaventem (plaats 8 in 2017)
- E313 Luik – Antwerpen: traject Ranst ==> Antwerpen-Oost
- E34 Zelzate – Antwerpen: traject Beveren ==> St-Anna-Linkeroever
- R1 binnenring Antwerpen: traject Antwerpen-Noord ==> Antwerpen-Oost
- R2 Beveren – Antwerpen-Haven: traject Beveren ==> Antwerpen-Haven

Een lage reisbetrouwbaarheid wordt vaak waargenomen op trajecten aan de staart van de structurele filezones. In die zones is immers meer variabiliteit in de reistijden vermits er soms wel, soms geen file optreedt. In de zware structurele filezones is er altijd file waardoor de reistijden er tijdens de spitsperiodes minder fluctueren en daardoor betrouwbaarder zijn. Let wel, dit wil niet zeggen dat de file er niet erg is. Daarover doet de indicator reistijdfactor een uitspraak. Een lage reisbetrouwbaarheid kan ook worden vastgesteld op plaatsen waar de files zich pas recent of gedurende slechts een deel van het jaar zijn gaan manifesteren (o.a. door wegenwerken). De verwachte reistijd is immers gebaseerd op de voorbije 12 maanden.

////////////////////////////////////

15.2 REISTIJDFACTOR

De indicator 'reistijdfactor globaal' geeft weer voor hoeveel procent van de trajecten de reistijdfactor binnen de norm valt. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de Nederlandse norm, met name 1.5 voor trajecten op snelwegen tussen steden (A-wegen) en 2.0 voor trajecten op stedelijke ringwegen (R-wegen) (lees: de mediaan van de reistijden wijkt minder dan 50%, respectievelijk 100% af van de free flow reistijd).

Reistijdfactor globaal snelwegen Vlaanderen niet-vrachtverkeer (% trajecten dat voldoet aan de norm)					
		2015	2016	2017	2018
zaterdag	ochtend	99	98	100	99
	avond	99	98	100	99
zondag	ochtend	99	99	100	99
	avond	99	99	100	99
werkdag excl. schoolvakantie	ochtendspits	87	87	88	84
	middag	99	98	99	98
	avondspits	89	87	87	86

Met uitzondering van de spitsen op werkdagen voldoet 98 à 99% van de trajecten aan de norm. Het feit dat hier in 2018 geen 100% wordt gehaald is te wijten aan het traject Aalbeke > Moorsele op de E403 waar de reistijd in 2018 hoger lag ingevolge de langdurige wegenwerken tussen Wevelgem en Moorsele en op de middag op werkdagen bijkomend het traject Antwerpen-West > Antwerpen-Centrum, m.a.w. de Kennedytunnel.

Tijdens de ochtend- en de avondspits op werkdagen in 2018 voldoet 84 à 86% van de trajecten aan de norm, iets minder dan in 2017.

Aan de hand van de indicator 'reistijdfactor per traject' kan men de reistijdfactor opvolgen voor de individuele trajecten. De trajecten met de grootste (slechtste) reistijdfactor tijdens de ochtendspits op werkdagen in 2018 zijn (vier ervan zijn identiek aan deze in 2017):

- R0 buitenring Brussel: traject Wallonië (Argenteuil) ==> Leonard
- R1 buitenring Antwerpen: traject St-Anna-Linkeroever ==> Antwerpen-West (plaats 34 in 2017)
- E411 Namen – Brussel: traject Wallonië (Rosières) ==> Leonard
- E40 Luik – Brussel: traject Heverlee ==> St-Stevens-Woluwe
- E19 Antwerpen – Brussel: traject Mechelen-Noord ==> Machelen

De trajecten met de grootste (slechtste) reistijdfactor tijdens de avondspits op werkdagen in 2018 zijn (vier ervan zijn identiek aan deze in 2017):

- R1 buitenring Antwerpen: traject St-Anna-Linkeroever ==> Antwerpen-West (plaats 30 in 2017)
- R1 buitenring Antwerpen: traject Antwerpen-Centrum ==> Antwerpen-Zuid
- R1 buitenring Antwerpen: traject Antwerpen-West ==> Antwerpen-Centrum
- R1 binnenring Antwerpen: traject Antwerpen-Zuid ==> Antwerpen-Centrum
- R0 buitenring Brussel: traject St-Stevens-Woluwe ==> Zaventem

De hoge reistijdfactor op deze trajecten geeft aan dat de congestie er hier toe leidt dat de gemiddelde reistijd ver afwijkt van de free flow reistijd. Niet toevallig zijn dit allemaal korte trajecten.



16 (HINDER)ONGEVALLLEN

In dit hoofdstuk worden de cijfers gerapporteerd met betrekking tot het aantal door het Verkeerscentrum geregistreerde verkeersongevallen op de Vlaamse snelwegen.

Het dient te worden benadrukt dat dit ongetwijfeld niet alle verkeersongevallen zijn. Immers ongevallen met blikschade en zonder noemenswaardige verkeershinder worden mogelijk niet opgemerkt en daardoor ook niet geregistreerd. Daarom wordt soms ook de term hinderongevallen gebruikt.

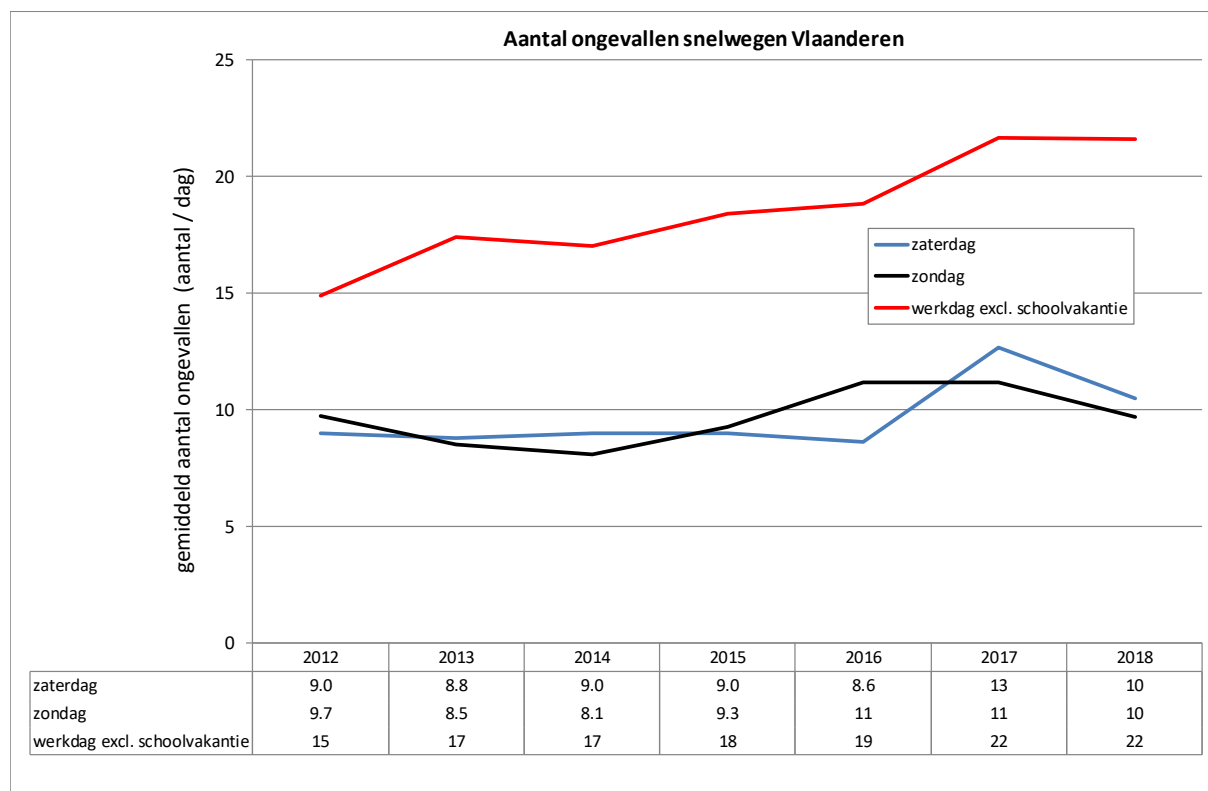
Hoofdstuk 16.1 focust op het aantal ongevallen op het snelwegennet in zijn totaliteit.

Hoofdstuk 16.2 focust op het aantal ongevallen per snelweg.

Hoofdstuk 16.3 focust op de gemiddelde afhandelingsduur per ongeval.

16.1 AANTAL (HINDER)ONGEVALLLEN VLAANDEREN

16.1.1 LANGETERMIJNEVOLUTIE / MEERJARENEVOLUTIE



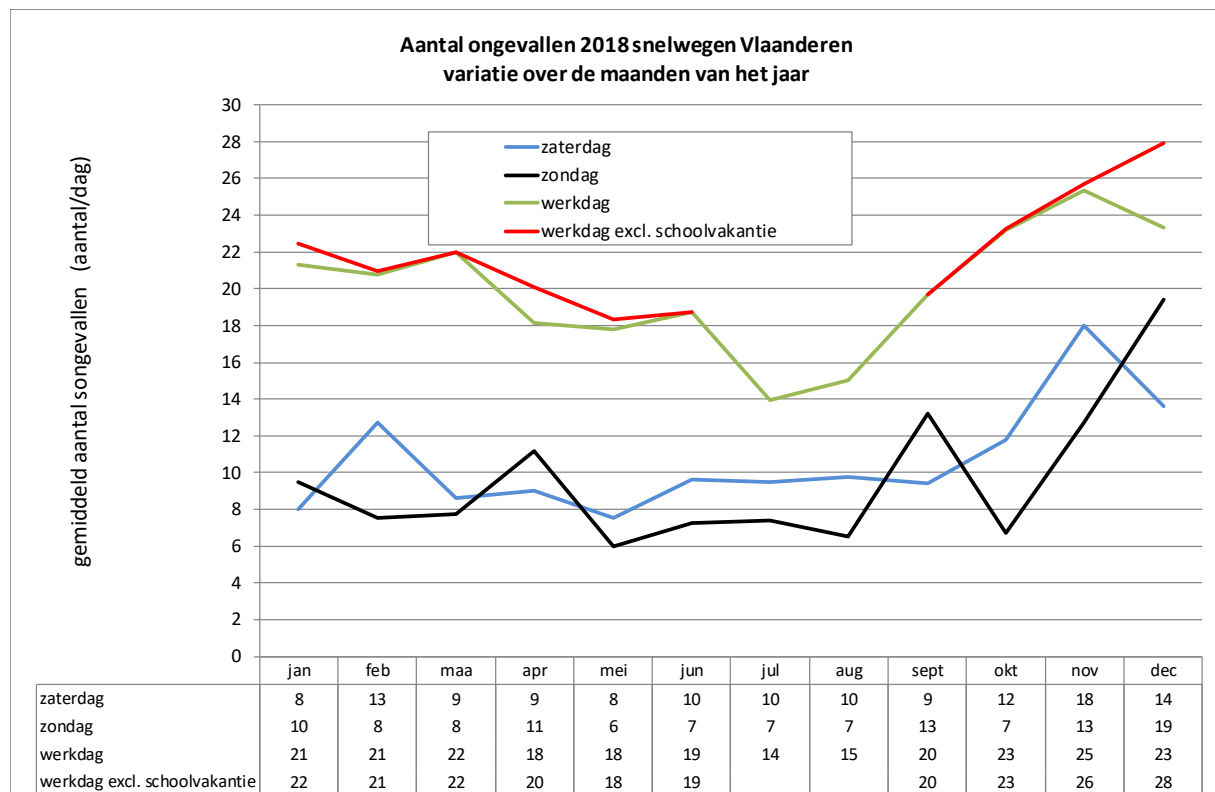
Op werkdagen vertoonde het gemiddeld aantal (hinder)ongevallen een continu stijgende trend van 15 per dag in 2012 naar 22 per dag in 2017. In 2018 blijft het aantal op hetzelfde niveau

Op zaterdag en zondag varieert het aantal doorgaans tussen 9 à 11 (hinder)ongevallen per dag.

Op zondag is er geen eenduidige trend vast te stellen.



16.1.2 VARIATIE OVER DE MAANDEN



Het patroon dat in 2018 op werkdagen kan worden waargenomen lijkt sterk op dat van 2015 en 2016, met name beduidend meer hinderongevallen in het begin en einde van het jaar versus het minst in de periode april – augustus. Het beeld in 2017 week hiervan af, vooral te wijten aan de relatief hoge score in de maanden april en juni 2017.

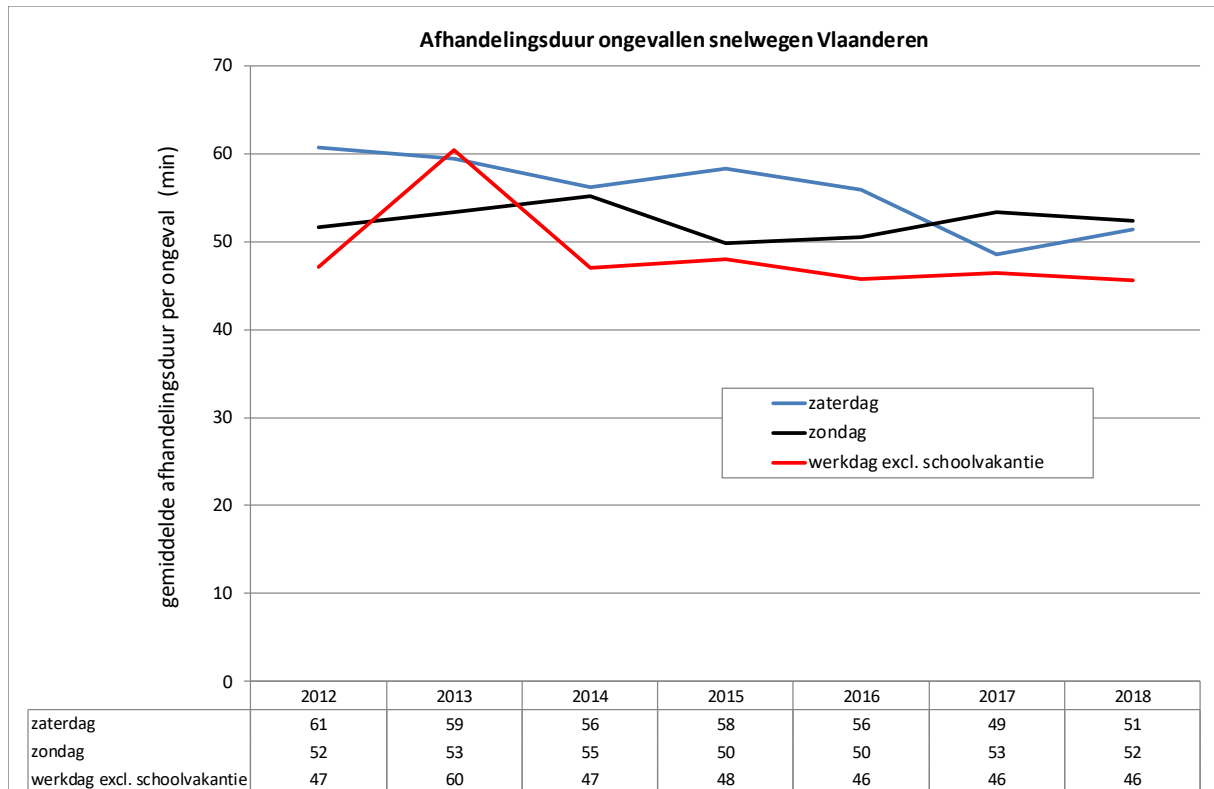


16.2 AANTAL (HINDER)ONGEVALLLEN PER WEG

Het aantal (hinder)ongevallen per snelweg zijn kleine getallen wanneer deze worden uitgedrukt voor een gemiddelde dag. Daarom worden onderstaande waarden voor het leesgemak uitgedrukt in totalen per jaar. Omdat het aantal werkdagen (buiten de schoolvakantie) verschilt van jaar tot jaar (179 in 2012+2013+2018, 178 in 2014, 181 in 2015, 186 in 2016, 180 in 2017) werden de cijfers in onderstaande tabel genormaliseerd naar 180 dagen.

Aantal ongevallen per snelweg (aantal/jaar) <i>werkdagen excl. schoolvakantie (genormaliseerd naar 180 dagen)</i>							
weg	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
R0 - Buitenring Brussel	222	234	280	259	289	323	359
R0 - Binnenring Brussel	190	250	238	238	270	289	297
R1 - Buitenring Antwerpen	221	263	260	301	367	435	417
R1 - Binnenring Antwerpen	178	184	169	165	192	244	243
R2 - Buitenring Antwerpen	13	11	13	18	23	13	19
R2 - Binnenring Antwerpen	10	15	26	23	17	52	75
R4 - Buitenring Gent	10	10	13	10	10	8	10
R4 - Binnenring Gent	8	11	6	9	9	11	10
A1/E19-noord - Antwerpen - Breda (NI)	29	33	33	31	33	38	38
A1/E19-noord - Breda (NI) - Antwerpen	25	21	21	45	39	58	38
A1/E19-zuid - Antwerpen - Brussel	70	83	73	90	75	83	70
A1/E19-zuid - Brussel - Antwerpen	54	93	80	69	86	94	117
A2/E314 - Heerlen (NI) - Leuven	53	70	63	81	81	102	77
A2/E314 - Leuven - Heerlen (NI)	51	95	92	89	102	106	103
A3/E40 - Brussel - Luik	62	77	63	81	66	82	50
A3/E40 - Luik - Brussel	72	101	69	113	88	120	109
A4/E411 - Brussel - Namen	13	13	11	14	9	8	6
A4/E411 - Namen - Brussel	17	33	32	24	29	22	28
A8/E429 - Doornik - Halle	2	6	9	4	3	1	1
A8/E429 - Halle - Doornik	1	1	3	3	1	1	2
A10/E40 - Brussel - Oostende	150	159	128	160	132	116	138
A10/E40 - Oostende - Brussel	182	166	164	186	152	188	168
A11/E34 - Antwerpen - Zelzate-West	27	15	12	12	11	21	1
A11/E34 - Zelzate-West - Antwerpen	21	25	23	37	28	33	13
A12-noord - Antwerpen - Bergen-op-Zoom (NI)	17	14	15	10	16	15	18
A12-noord - Bergen-op-Zoom (NI) - Antwerpen	10	11	6	8	19	25	30
A12-zuid - Antwerpen - Brussel (deels)	34	37	28	42	42	39	35
A12-zuid - Brussel - Antwerpen (deels)	38	46	58	44	81	51	61
A13/E313 - Antwerpen - Luik	101	125	110	124	138	141	151
A13/E313 - Luik - Antwerpen	124	133	157	123	149	204	211
A14/E17 - Antwerpen - Rijsel (F)	120	153	136	182	192	185	210
A14/E17 - Rijsel (F) - Antwerpen	132	163	174	182	181	236	203
A17/E403 - Brugge - Doornik	22	34	15	31	29	42	32
A17/E403 - Doornik - Brugge	23	37	28	32	27	33	33
A18/E40 - Duinkerke(F) - Jabbeke	6	12	7	19	11	18	13
A18/E40 - Jabbeke - Duinkerke (F)	9	4	10	14	11	14	13
A19 - Ieper - Kortrijk	9	15	14	9	14	8	10
A19 - Kortrijk - Ieper	10	9	8	6	15	6	4
A21/E34 - Eindhoven (NI) - Ranst	25	32	32	28	28	32	26
A21/E34 - Ranst - Eindhoven (NI)	20	27	14	18	19	22	20
A112 - Antwerpen - Wilrijk	2	0	2	1	1	0	7
A112 - Wilrijk - Antwerpen	1	1	7	0	2	3	10
A201 - Brussel - Luchthaven	5	1	3	1	5	4	4
A201 - Luchthaven - Brussel	0	2	0	1	2	0	3

16.3 AFHANDELINGSDUUR (HINDER)ONGEVALLLEN



De gemiddelde afhandeldingsduur op werkdagen bedraagt doorgaans iets meer dan drie kwartier (46 à 48 minuten), met uitzondering van 2013 (60 minuten).

De gemiddelde afhandeldingsduur op werkdagen is daarmee korter dan deze tijdens het weekend, wederom met uitzondering van 2013.

Op zondag schommelt de waarde eerder tussen 50 en 55 minuten en op zaterdag varieert de waarde tussen 49 en 61 minuten. Voorheen lag de waarde op zondag daarmee lager dan deze op zaterdag, doch de voorbije twee jaar (2017 en 2018) is dit niet meer het geval.



17 SAMENVATTING

17.1 ALGEMEEN

Dit rapport heeft tot doel het verkeer en de verkeersafwikkeling op de Vlaamse snelwegen te kwantificeren aan de hand van een aantal kengetallen of indicatoren. Het baseert zich hierbij op objectieve waarnemingen zoals verkeerstellingen en verkeersinformatieberichten (over files en ongevallen).

Het rapport beschrijft in de eerste plaats de situatie in 2018, doch het gaat ook in op de evolutie ten opzichte van de voorbije jaren.

Het Verkeerscentrum publiceert deze jaarlijkse rapporten sinds 2010.

Het is niet mogelijk om alle bevindingen te bundelen in deze samenvatting. Deze wordt daarom beperkt tot:

- hoofdstuk 17.1: het overzicht welke types indicatoren terug te vinden zijn in het rapport en welke informatie hieruit kan worden afgeleid
- hoofdstuk 17.2: een aantal algemene tendensen of een aantal meer in het oog springende cijfers betreffende het verkeer in 2018

Hoofdstukken 2, 3 en 4

Dit zijn de inleidende hoofdstukken.

Hoofdstuk 2 verwijst naar de digitale versie van de jaarrapporten alsook een interactieve tool op internet waarmee deze en andere verkeersindicatoren voor de Vlaamse snelwegen kunnen worden opgevraagd.

Hoofdstuk 3 geeft inzicht in de gegevensbronnen waarop de verkeersindicatoren zijn gebaseerd.

Hoofdstuk 4 bevat de gehanteerde definities, parameters en drempelwaarden.

In de jaarrapporten vanaf 2015 werden een aantal berekeningsmethodes alsook parameters gewijzigd ten opzichte van de voorgaande rapportages (vóór 2015). Waar en op welke wijze dit het geval is, wordt eveneens in hoofdstuk 4 toegelicht.

Hoofdstukken 5 en 6

Deze hoofdstukken gaan in op het aantal voertuigen dat van de snelwegen gebruik maakt.

Hoofdstuk 5 geeft inzicht in de verkeersvolumes per wegsegment in 2018 en dit voor de verschillende voertuigklassen. Daarbij wordt tevens gefocust op tunnels en op de in 2017 nieuw opengestelde snelweg A11 tussen Brugge en Knokke.

Hoofdstuk 6 combineert de verkeersvolumes van de individuele wegsegmenten tot cijfers voor het volledige snelwegennet door middel van de indicator verkeersprestatie (het aantal afgelegde voertuigkilometer). Aan de hand hiervan wordt inzicht geboden in de variatie van de verkeersvolumes over de maanden van het jaar, over de dagen van de week en over de uren van de dag.

Hoofdstuk 7

Hoofdstuk 7 geeft weer hoe de verkeersvolumes in 2018 zijn geëvolueerd ten opzichte van 2017. Dit gebeurt op jaar- en maandbasis voor het volledige snelwegennet alsook op jaarbasis per snelweg.

Hoofdstuk 8

Hoofdstuk 8 biedt inzicht in de samenstelling van het verkeer op de individuele wegsegmenten, met name het aandeel vrachtverkeer in het totale verkeersvolume.

////////////////////////////////////

Hoofdstuk 9

Hoofdstuk 9 gaat na hoe de verkeersvolumes uit voorgaande hoofdstukken zich verhouden tot de beschikbare wegcapaciteit of m.a.w. hoe het is gesteld met de verzadigingsgraad. Dit gebeurt enerzijds per wegsegment en anderzijds voor het snelwegennet in zijn totaliteit.

Hoofdstukken 10 tot en met 13

Deze hoofdstukken gaan in op de files.

Hoofdstuk 10 geeft op kaart weer waar de structurele files zijn gesitueerd.

Hoofdstuk 11 focust op de lengte van de files op het snelwegennet in zijn totaliteit.

Hoofdstuk 12 behandelt de filezwaarte (filelengte x fileduur) op het snelwegennet in zijn totaliteit en bijkomend deze per invloedsgebied (regio). Achtereenvolgens worden gerapporteerd: de langetermijnevolutie vanaf 2012 zonder seizoensinvloeden, de variatie over de maanden van het jaar en de variatie over de dagen van de week.

Hoofdstuk 13 bespreekt de files per snelweg (enkel de meest filegevoelige snelwegen) waarbij inzicht wordt geboden in de filelocaties (indicator fileduur) en de evolutie van de files over de jaren heen (indicator filezwaarte).

Hoofdstuk 14

Hoofdstuk 14 kwantificeert, middels de indicator voertuigverliesuren, het tijdsverlies dat de weggebruikers samen verliezen ingevolge files en vertraagd verkeer op de snelwegen. Deze indicator wordt beschouwd als de beste indicator voor het beschrijven van de verkeersafwikkeling daar deze rekening houdt met de meeste aspecten van de files en vertragingen.

Hoofdstuk 15

In hoofdstuk 15 worden twee aspecten van de reistijden op de Vlaamse snelwegen besproken: de reisbetrouwbaarheid (of voorspelbaarheid van de reistijden) en de reistijdfactor (of de mate waarin de reistijd afwijkt van de reistijd bij vlot verkeer).

Hoofdstuk 16

Dit hoofdstuk gaat na wat de evolutie is van het aantal (hinder)ongevallen op de snelwegen alsook de gemiddelde afhandelingsduur ervan.



(Hinder)ongevallen

- op werkdagen vertoont het gemiddeld aantal hinderongevallen een continu stijgende trend van 15 per dag in 2012 naar 22 per dag in 2017. In 2018 blijft het aantal op ditzelfde niveau;
- op zaterdag en zondag varieert het aantal doorgaans tussen 9 à 11 per dag
- het patroon dat in 2018 op werkdagen kan worden waargenomen lijkt sterk op dat van 2015 en 2016, met name beduidend meer hinderongevallen in het begin en einde van het jaar versus het minst in de periode april - augustus
- de gemiddelde afhandelingsduur per ongeval vertoont geen grote variaties of trend over de jaren heen; op werkdagen is deze doorgaans korter dan tijdens het weekend (46 à 48 minuten versus 50 à 60 minuten)

A11 Brugge – Knokke-Heist

- op 1 september 2017 werd op de A11 een nieuw stuk snelweg in gebruik genomen tussen Brugge en Knokke-Heist. De cijfers voor 2018 zijn dan ook de eerste volledige jaarcijfers voor deze weg. De verkeersvolumes en daardoor ook de verzadigingsgraad zijn er nog aan de erg lage kant. Op de hoofrijbaan tussen Brugge-Noord en Knokke-Heist bedragen de verkeersvolumes op een gemiddelde werkdag 7 750 tot 10 000 niet-vrachtwagens en 2 000 tot 2 500 vrachtwagens per dag, al naargelang het wegsegment. Deze cijfers liggen ongeveer 2 000 niet-vrachtwagens en 500 vrachtwagens hoger dan de cijfers van 2017, doch in 2017 betrof dit enkel de laatste vier maanden van het jaar.

