



Vlaanderen
is veilig onderweg



Verkeersindicatoren Snelwegen Vlaanderen

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

COLOFON

Titel	Verkeersindicatoren snelwegen Vlaanderen 2025
Dossiernummer	25046
Dossierbeheerder	Viki Schillemans
Opgesteld door	Viki Schillemans Bart Van Dessel
Gereviseerd door	Alexa Dekeyser
Versie	V1.2

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

Inhoudsopgave

1 Inleiding	4
2 Verkeersvolume en evolutie	5
2.1 Totaal verkeer	6
2.2 Niet - vrachtverkeer	9
2.3 Vrachtverkeer	12
2.4 Aandeel vrachtverkeer	15
2.5 Verzendingsgraad	19
Verzendingsgraad per wegsegment	20
Verzendingsgraad globaal	21
3 Verkeersvolume en evolutie in de vlaamse snelwegtunnels	23
4 Verkeersprestatie en evolutie	25
4.1 Variatie over de maanden	25
4.2 Variatie over de uren van de dag	26
4.3 Variatie over de uren van de dag per werkdag	27
4.4 Evolutie op jaarbasis	27
5 Filelengte	29
5.1 Gemiddelde filelengte	29
5.2 Topdagen filelengte	29
6 Filezwaarte	31
6.1 Variatie over de maanden	31
6.2 Variatie over de dagen van de week	33
6.3 Langetermijnevolutie	34
7 Verloop files over de werkdag, per invloedsgebieden	37
8 Structurele filezones	42
9 Voertuigverliesuren	45
10 Weekendverkeer	47
10.1 Verkeersvolume weekend	47
10.2 Verzendingsgraad weekend	50
10.2.1 Verzendingsgraad per segment	52
10.2.2 Verzendingsgraad globaal	53
10.3 Verkeersprestaties: evolutie weekend	54
10.4 Verkeersprestatie: spreiding over de dag tijdens het weekend	55
10.5 Filelengte weekend	55
10.6 Filezwaarte weekend: evolutie	56
11 (Hinder)ongevallen	58
11.1 Aantal (hinder)ongevallen Vlaanderen	58
11.1.1 Variatie over de maanden	58
11.1.2 Langetermijnevolutie / meerjarenevolutie	59
11.2 Aantal (hinder)ongevallen per invloedsgebied	60
12 Samenvatting	61
Appendix - Definities en gehanteerde criteria	62

1 INLEIDING

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 2025, en gaat daarnaast ook in op de evolutie ten opzichte van de voorbije jaren. De cijfers worden vergeleken met het vorige jaar 2024, in sommige hoofdstukken wordt ook de langetermijnevolutie besproken.

Naast globale cijfers voor het totale snelwegennet worden ook meer gedetailleerde gegevens gerapporteerd voor specifieke regio's of wegsegmenten (zie Appendix voor definities). Eveneens gebeurt dit voor verschillende voertuigklassen (vrachtverkeer, niet-vrachtverkeer) of dagdelen. Alle hoofdstukken bespreken de verkeersafwikkeling gedurende de werkweek, behalve hoofdstuk 10 dat de verkeersafwikkeling tijdens het weekend beschrijft.

Het Verkeerscentrum publiceert deze jaarlijkse rapporten sinds 2010. In de loop van de jaren zijn er verschillende aanpassingen aan deze rapporten gebeurd, onder andere een verandering in de berekeningsmethodes vanaf het jaarrapport 2015. In 2024 werd de methode gewijzigd om de verkeersevolutie te berekenen. Hierdoor zijn de data voor deze indicator uit de oudere rapporten voor 2024 niet vergelijkbaar met de cijfers uit de rapporten van 2024 en 2025.

Voor meer informatie over de gehanteerde criteria en definities die in dit rapport gebruikt worden, kan u terecht in de Appendix achteraan het rapport.

Dit jaarrapport publiceert een selectie van cijfers met betrekking tot het verkeer het afgelopen jaar. Voor meer gedetailleerde cijfers, of cijfers achterliggend aan de getoonde figuren, verwijzen we u graag naar onze interactieve webtool (<http://indicatoren.verkeerscentrum.be>). Andere studies uitgevoerd door het Verkeerscentrum die een bepaalde verkeerskundige vraag meer in detail bekijken, kunnen gedownload worden via <http://www.verkeerscentrum.be/studies>

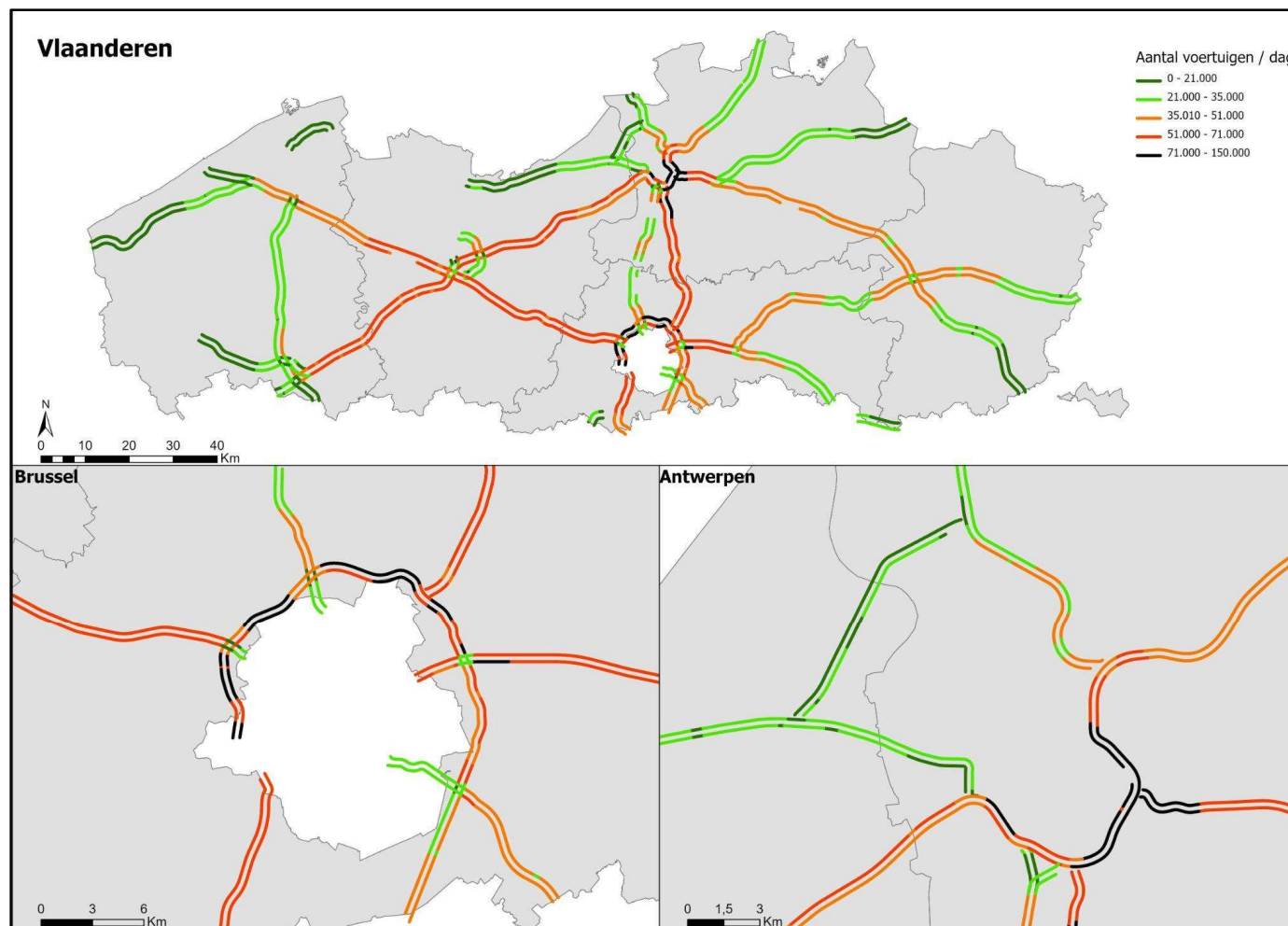
2 VERKEERSVOLUME EN EVOLUTIE

In dit hoofdstuk worden de verkeerstellingen (aantal voertuigen per dag), de verhouding tussen vrachtverkeer en niet-vrachtverkeer en de verzadigingsgraad per wegsegment in 2025 besproken. Alle gerapporteerde resultaten worden besproken voor werkdagen exclusief schoolvakanties. Daarnaast wordt ook telkens de evolutie ten opzichte van 2024 gerapporteerd.

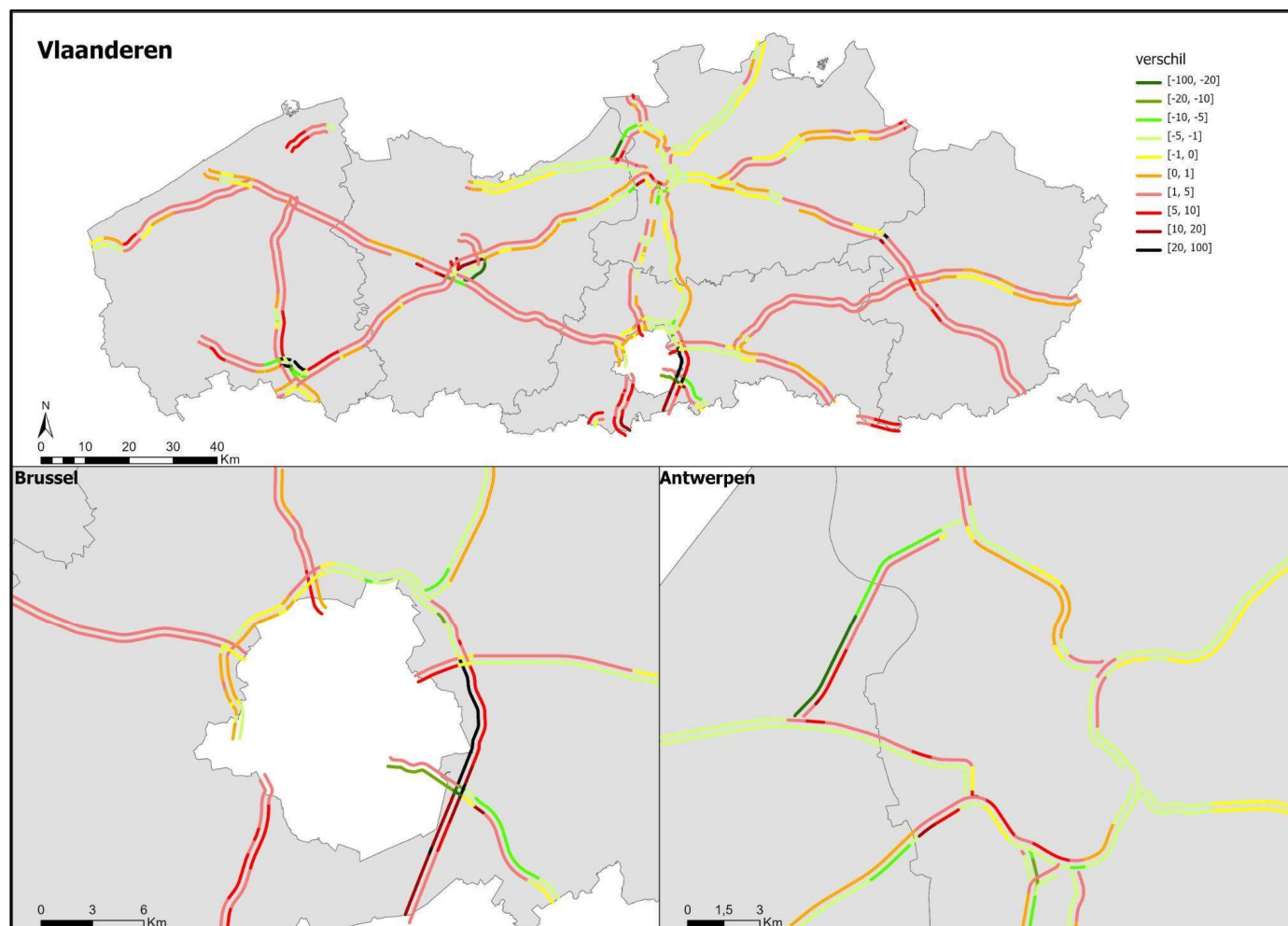
De kaarten en tabellen met de verkeersvolumes in de hoofdstukken 2.1 tot 2.3 geven zuiver het gemiddeld aantal voertuigen weer, zonder rekening te houden met het aantal beschikbare rijstroken, dat verschilt van weg tot weg. Hierdoor kan eenzelfde verkeersvolume op de ene locatie geen probleem stellen, terwijl dat op een andere locatie met minder rijstroken wel het geval kan zijn. Om dit beter in kaart te brengen, wordt in hoofdstuk 2.5 de verzadigingsgraad besproken, welke niet enkel rekening houdt met de verkeersvolumes, maar ook met de capaciteit van de weg.

Voor meer informatie over de gehanteerde criteria en definities die in dit hoofdstuk gehanteerd worden, kan u terecht in de Appendix van dit rapport.

2.1 TOTAAL VERKEER



Figuur 1: Gemiddeld aantal voertuigen per wegsegment in 2025 (werkdagen excl. schoolvakantie)



Figuur 2: Verkeersevolutie totaal verkeer per wegsegment op werkdagen in 2025 ten opzichte van 2024

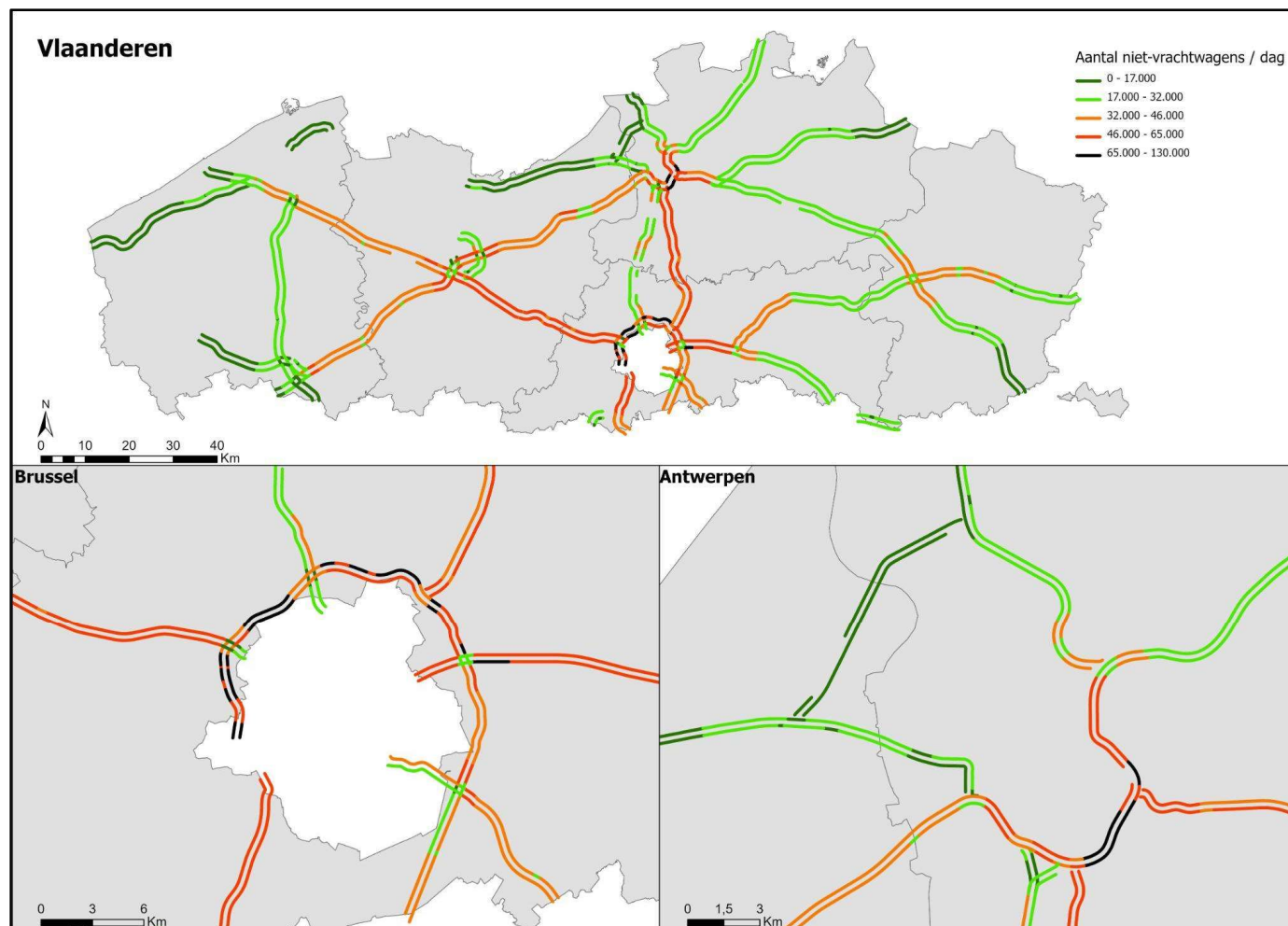
Tabel 1: Top 10 drukste wegsegmenten in 2025 totaal verkeer

Top 10 drukste wegsegmenten totaal verkeer werkdagen 2025 en 2024 (exclusief schoolvakanties)				
	weg	wegsegment en rijrichting	aantal/dag	
			2025	2024
1	R1 (3)	Borgerhout > Berchem	125 668	125 372
2	R1 (1)	Borgerhout > Antwerpen-Oost	123 434	126 459
3	R1 (2)	Berchem > Borgerhout	122 589	126 136
4	R1 (4)	Berchem > Antwerpen-Zuid	114 224	113 716
5	R1 (5)	Borgerhout tussen afrit en oprit (buitenring)	109 067	111 845
6	R1 (6)	Antwerpen-Zuid > Berchem	107 377	111 342
7	R1 (7)	Oprit E313 > oprit Borgerhout (binnenring)	104 653	108 856
8	R0 (11)	Zaventem > Machelen	101 038	97 093
9	R0 (9)	Wemmel > UZ Jette	98 662	98 811
10	R1 (10)	Antwerpen-Oost > Deurne	96 363	98 065

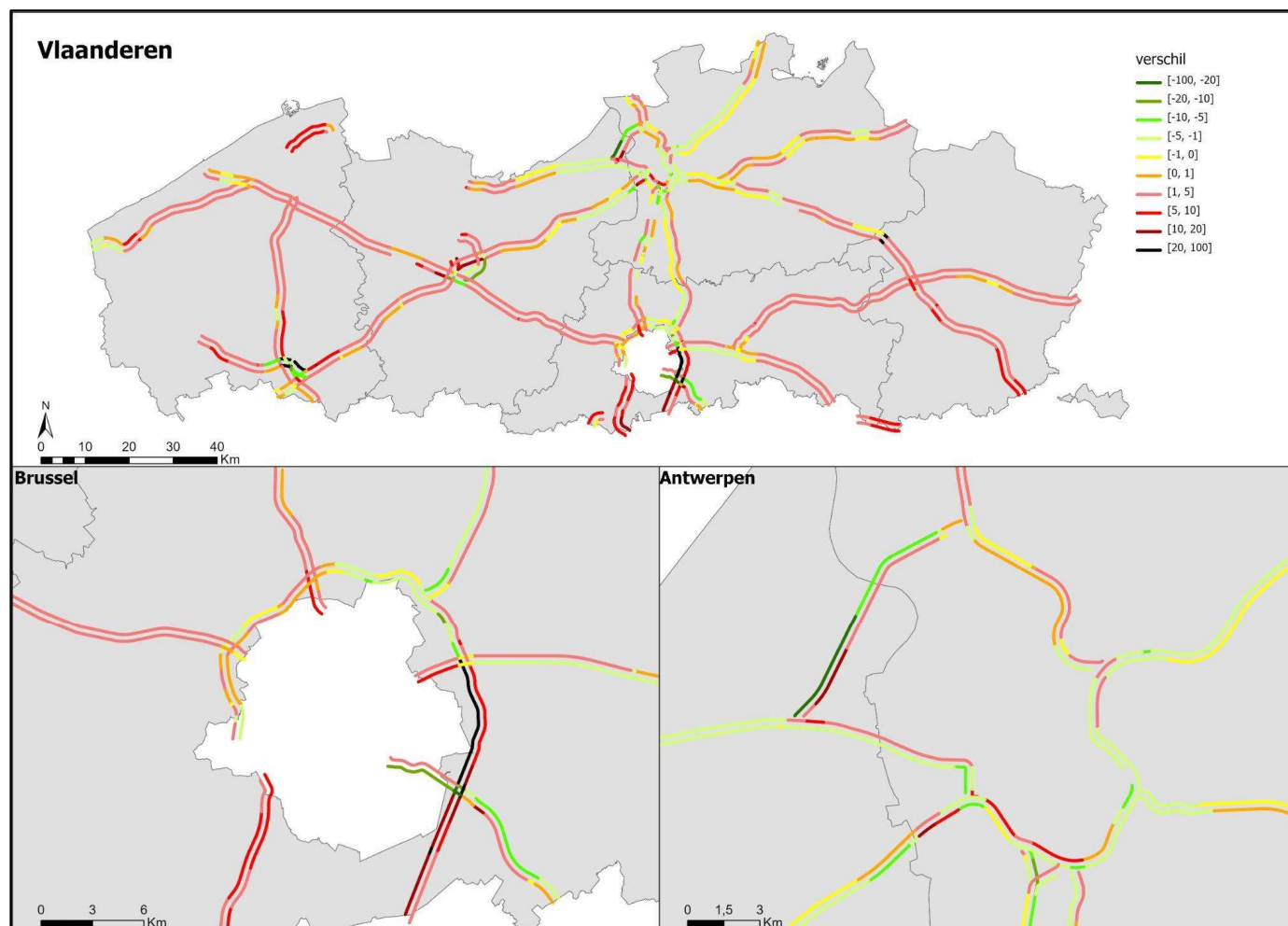
(xx) = positie in 2024

- nagenoeg dezelfde segmenten staan in de top 10 als in 2024, maar licht gewijzigde volgorde (Tabel 1)
- de drukste segmenten bevinden zich op de Antwerpse en Brusselse Ring (Tabel 1 en Figuur 1)
- andere snelwegen met hoge intensiteiten zijn de E17, de E19 tussen Antwerpen en Brussel, de E40 tussen Brussel en Jabbeke, de E40 tussen Brussel en Heverlee, en de E313 tussen Antwerpen en Ranst (Figuur 1)
- sommige segmenten uit top 10 vertonen een daling in intensiteiten ten opzichte van 2024, terwijl andere een stijging vertonen (Tabel 1)
- wanneer alle segmenten van Vlaanderen bekeken worden (Figuur 2), dan valt voor een groot aandeel van de segmenten een stijging op. Dalingen komen voornamelijk voor op reeds zeer drukke segmenten, of nabij wegenwerken (Leonardtunnel, Beverentunnel, knooppunt Zwijnaarde, viaduct Vilvoorde).
- opvallend is de stijging op het Oostelijke deel van de R0. Dit kan verklaard worden door werken in de Leonardtunnel waardoor de capaciteit sterk verminderd is op dit stuk snelweg in 2024. In 2025 werd de tunnel terug geopend, waardoor het verkeer weer vlotter kon passeren.
- op de zuidelijke R4 is er een sterke daling. Deze kan verklaard worden door wegenwerken aan het knooppunt Zwijnaarde en een omleidingsroute die over dit stuk weg liep in 2024. In 2025 werden de werken afgerond en kon het verkeer terug zijn normale reisweg volgen.
- nagenoeg de hele E34 west kent, in tegenstelling tot de andere radiale snelwegen, een daling van de intensiteiten
- op de R2 is er een daling in de intensiteiten in de rijrichting naar Beveren/Gent, en een stijging in de andere. Dit heeft te maken met de volledige tunnelrenovatie van de Beverentunnel en het bovengronds omleiden van het verkeer richting Beveren/Gent tot november 2025. Het verkeer dat normaal gebruik maakt van de afgesloten tunnelkoker, lijkt een andere route te nemen. Dit leidt tot een stijging in de andere rijrichting, maar anderzijds ook tot een lichte stijging van de intensiteiten op de alternatieve route via de Kennedytunnel (A12 richting Antwerpen, gevolgd door R1 binnenring). Deze stijging was reeds zichtbaar in 2024, maar heeft zich verder gezet in 2025.

2.2 NIET - VRACHTVERKEER



Figuur 3: Gemiddeld aantal niet-vrachtwagens per wegsegment in 2025 (werkdagen excl. schoolvakantie)



Figuur 4: Verkeersevolutie niet-vrachtverkeer per wegsegment op werkdagen in 2025 ten opzichte van 2024

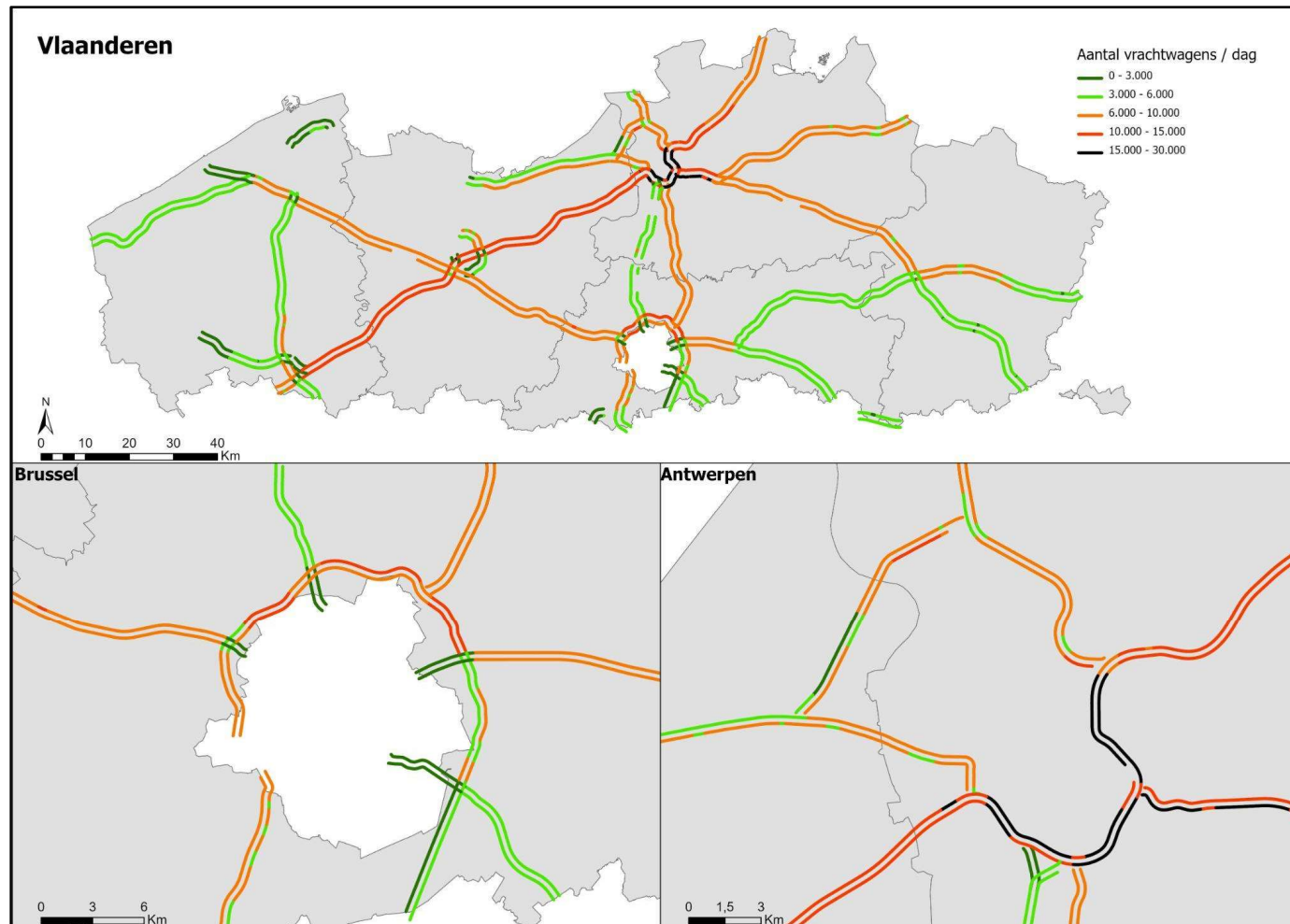
Tabel 2: Top 10 drukste wegsegmenten niet-vrachtwagens

Top 10 drukste wegsegmenten niet-vrachtwagens werkdagen 2025 en 2024 (exclusief schoolvakanties)				
	weg	wegsegment en rijrichting	aantal/dag	
			2025	2024
1	R1 (3)	Borgerhout > Berchem	101 412	101 074
2	R1 (2)	Borgerhout > Antwerpen-Oost	98 444	101 099
3	R1 (1)	Berchem > Borgerhout	97 886	101 155
4	R1 (4)	Berchem > Antwerpen-Zuid	91 327	90 960
5	RO (9)	Zaventem > Machelen	87 894	84 167
6	RO (7)	Wemmel > UZ Jette	86 043	85 719
7	R1 (6)	Borgerhout tussen afrit en oprit (buitenring)	84 746	87 175
8	R1 (5)	Antwerpen-Zuid > Berchem	83 879	87 513
9	R1 (8)	Oprit E313 > oprit Borgerhout (binnenring)	82 252	85 582
10	RO (12)	UZ Jette > Wemmel	81 497	81 314

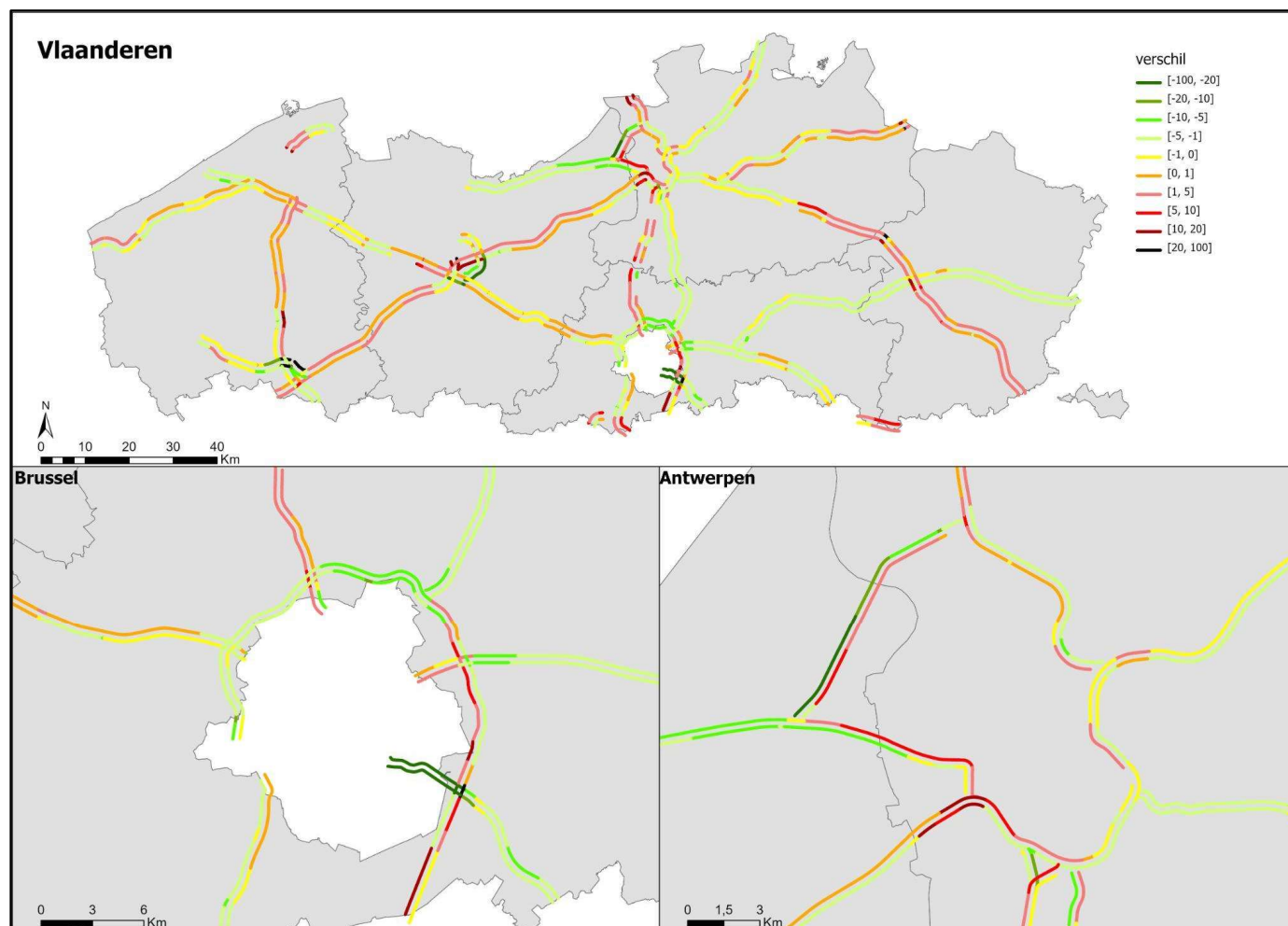
(xx) = positie in 2024

- kleine wijzigingen kunnen opgemerkt worden in de top 10. Sommige segmenten zijn van plek gewisseld, en onderaan is er een nieuw segment de top 10 binnengekomen (Tabel 2)
- de drukste segmenten bevinden zich op de Antwerpse en Brusselse Ring (Tabel 2 en Figuur 3), met het merendeel van de segmenten in de top 10 op de Antwerpse Ring (Tabel 2)
- andere snelwegen met zeer hoge intensiteiten zijn de E19 tussen Antwerpen en Brussel, de E40 tussen Brussel en Gent, de E40 tussen Brussel en Heverlee, en de E313 tussen Antwerpen en Ranst (Figuur 3)
- in de top 10 valt op dat de segmenten op de RO een stijging vertonen, voor de segmenten op de R1 is het beeld genuanceerder; bijna alle segmenten op de binnenring vertonen een stijging, terwijl de segmenten op de buitenring een daling vertonen (Tabel 2)
- er zijn geen grote verschillen tussen de resultaten voor het totale verkeer en de resultaten voor het niet-vracht verkeer; de dalingen en stijgingen zijn min of meer gelijk

2.3 VRACHTVERKEER



Figuur 5: Gemiddeld aantal vrachtwagens per wegsegment in 2025 (werkdagen excl. schoolvakantie)



Figuur 6: Verkeersevolutie vrachtverkeer per wegsegment op werkdagen in 2025 ten opzichte van 2024

Tabel 3: Top 10 drukste wegsegmenten vrachtwagens

Top 10 drukste wegsegmenten vrachtwagens werkdagen 2025 en 2024 (exclusief schoolvakanties)				
	weg	wegsegment en rijrichting	aantal/dag	
			2025	2024
1	R1 (1)	Borgerhout > Antwerpen-Oost	24 989	25 360
2	R1 (2)	Berchem > Borgerhout	24 702	24 980
3	R1 (3)	Borgerhout tussen afrit en oprit (buitenring)	24 320	24 669
4	R1 (4)	Borgerhout > Berchem	24 255	24 297
5	R1 (5)	Antwerpen-Zuid > Berchem	23 497	23 828
6	R1 (7)	Berchem > Antwerpen-Zuid	22 896	22 755
7	R1 (6)	Oprit E313 > oprit Borgerhout (binnenring)	22 401	23 273
8	R1 (9)	Antwerpen-Oost > Deurne	18 421	18 536
9	R1 (11)	Merksem > Deurne (viaduct Merksem)*	18 308	18 054
10	R1xE19xA12 (10)	Antwerpen-Zuid: hoofdrijbaan buitenring R1 tussen oprit A12 en oprit E19	18 052	18 310

(xx) = positie in 2024

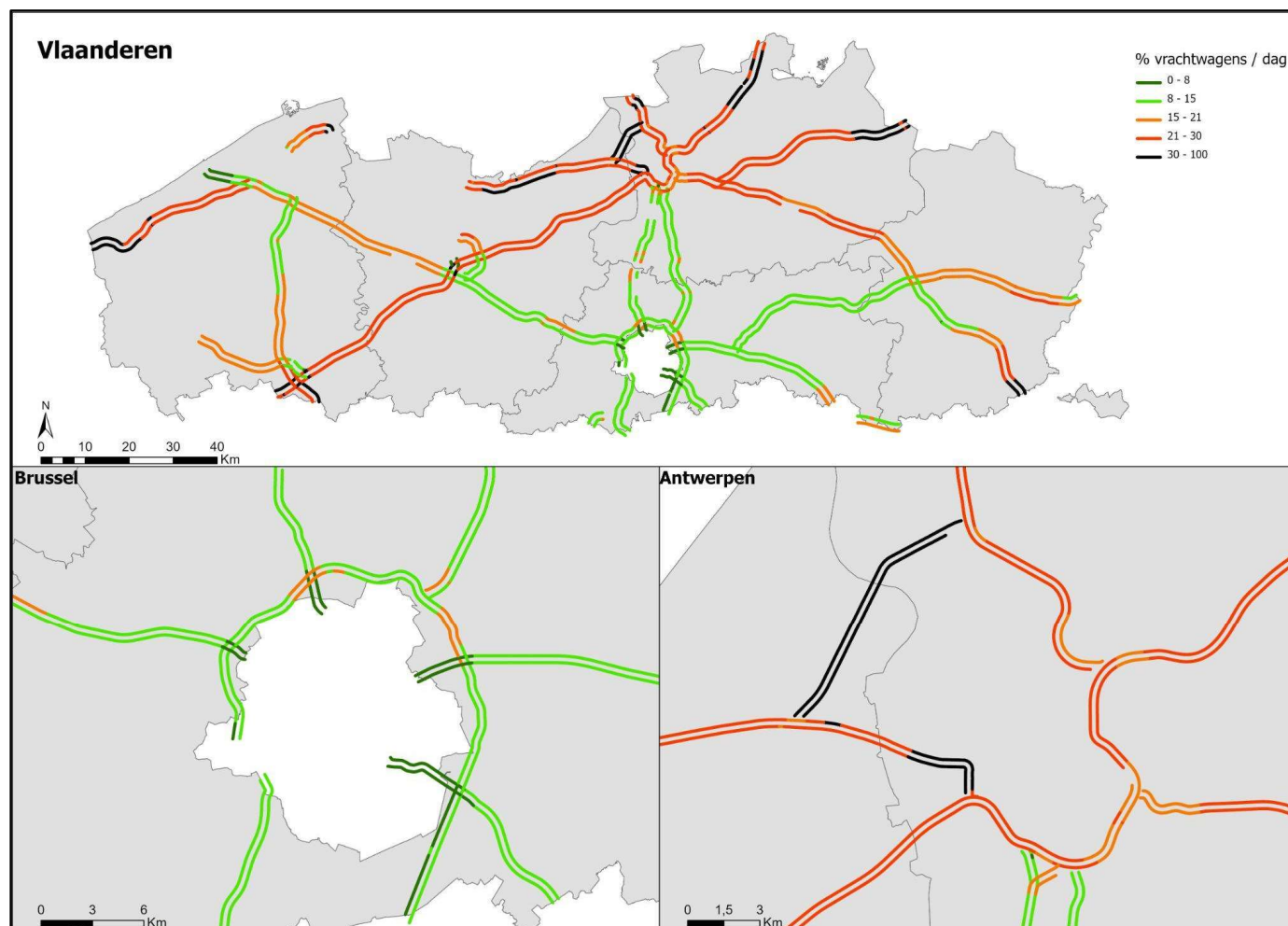
* vanaf 11 november 2025 is de wegsituatie aangepast en is dit het wegsegment 'Merksem > Antwerpen-Oost (viaduct Merksem)'

- in lijn met de voorbije jaren, bestaat de top 10 van drukste wegsegmenten voor het vrachtverkeer volledig uit segmenten gelegen op de R1 (tabel 3)
- uit Figuur 5 kan afgeleid worden, dat voor het vrachtverkeer, de drukste segmenten zich bevinden op de Antwerpse Ring (R1), het noordelijke deel van de Brusselse Ring (R0), de E17, de E313 tussen Antwerpen en Ranst, en de noordelijke E19 nabij de aansluiting met de Antwerpse ring
- wat betreft de evolutie van het vrachtverkeer, is het beeld zeer divers; op sommige snelwegen is er een stijging van het vrachtverkeer, terwijl op andere snelwegen een daling ten opzichte van 2024 merkbaar is (Figuur 6)
- een stijging van het vrachtverkeer werd opgemeten op de E17, de Antwerpse binnenring (R1 en R2), de E403 en de A12 (zowel de A12 Noord, als de A12 Zuid), de E313 tussen Geel en de grens met Wallonië en grote delen van de E34 Oost
- een opvallende daling werd waargenomen op de Antwerpse buitenring (R1 en R2), in tegenstelling tot de binnenring waar wel een stijging was. Deze evolutie wordt waarschijnlijk (deels) veroorzaakt door de werken aan de Beverentunnel (zie hoofdstuk 2.1) en de Oosterweelwerken.
- sommige van deze evoluties worden veroorzaakt door langdurige wegenwerken, bijvoorbeeld de werken aan de Beverentunnel, de Leonardtunnel, maar ook aan het knooppunt Zwijnaarde

2.4 AANDEEL VRACHTVERKEER

Dit deel gaat in op de samenstelling van de totale verkeersstroom. Meer specifiek wordt gerapporteerd wat het aandeel is van het vrachtverkeer in het totaal aantal voertuigen per wegsegment in 2025 en dit voor een gemiddelde werkdag buiten de schoolvakantie.

Dit is een combinatie van de cijfers in hoofdstukken 2.2 en 2.3.



Figuur 7: Gemiddeld aandeel (%) vrachtwagens per wegsegment in 2025 (werkdagen excl schoolvakanties)

Tabel 4: Aandeel vracht (%) op de hoofdrijbaan van de snelwegen

Top 10 wegsegmenten* aandeel vracht op hoofdrijbaan (%) werkdagen 2025 en 2024 (exclusief schoolvakanties)				
	weg	wegsegment en rijrichting	%	
			2025	2024
1	E40 (A18) (1)	Adinkerke tussen afrit en oprit richting Jabbeke	49	49
2	R2 (2)	Lillo tussen afrit en oprit richting Antwerpen-Haven	46	46
3	R2 (4)	Lillo tussen afrit en oprit richting Beveren	46	45
4	E40 (A18) (3)	Adinkerke tussen afrit en oprit richting FR	44	45
5	R2 (5)	Lillo > Waaslandhaven-Noord (Liefkenshoektunnel)	44	44
6	E40 (A18) (6)	Lands grens > Adinkerke	43	43
7	E40 (A18) (8)	Veurne tussen afrit en oprit richting Jabbeke	43	42
8	R2 (7)	Waaslandhaven-Noord > Lillo (Liefkenshoektunnel)	42	43
9	R2 (3)	Lillo > Kanaaldok B1-B2 (Tijsmanstunnel)	41	41
10	R2 (15)	Waaslandhaven-Noord tussen afrit en oprit richting Beveren	40	39

(xx) = positie in 2024

VASTSTELLINGEN AANDEEL VRACHTVERKEER (op basis van voorgaande figuur 7 en tabel 4)

Het aandeel (%) vrachtverkeer dient altijd te worden geïnterpreteerd samen met het aantal vrachtwagens (zie hoofdstuk 2.2). Immers, een groot aandeel vrachtverkeer kan zowel het gevolg zijn van een groot aantal vrachtwagens als van een klein aantal niet-vrachtwagens. Over de jaren heen, blijft het beeld op de kaart zeer constant; de plaatsen met de hoogste en laagste aandelen vrachtverkeer wijzigen nauwelijks over de jaren.

Volgende zaken zijn zichtbaar op de kaart:

- Een laag aandeel vrachtverkeer (<15%) is in 2025 voornamelijk terug te vinden op de Brusselse Ring, en alle snelwegen van en naar Brussel: namelijk de E19 en de A12 tussen Brussel en Antwerpen, de E40 tussen Brussel en Gent en de E40 tussen Brussel en Luik. Daarnaast is een laag aandeel vrachtverkeer ook terug te vinden op de E314 tussen Heverlee en Lummen, op de E313 tussen Lummen en Hasselt en op het noordelijke deel van de E403.
- Een groot aandeel vrachtverkeer (>20%) is terug te vinden in de grote regio rondom Antwerpen alsook op alle snelwegen van en naar Antwerpen, met uitzondering van de E19 en de A12 tussen Antwerpen en Brussel.
- Daarnaast is er ook een groot aandeel vrachtverkeer op de E40 tussen Jabbeke en Nieuwpoort, de E313 vanaf de Antwerpse Ring tot Lummen, alsook op de E34 Oost.
- De grootste aandelen vrachtverkeer (>30%) zijn terug te vinden op volgende snelwegen:
 - op de volledige R2
 - de E34-West richting Antwerpen
 - nabij alle grensovergangen met Frankrijk en Nederland. Op de E19 Noord, de E40 West en de E34 Oost blijft dit niet beperkt tot vlakbij de grens maar een stuk verder doorloopt in het binnenland.

Uit de top 10 blijkt dat de segmenten met het hoogste aandeel vracht zich allemaal bevinden op de R2 en de E40 nabij de grens met Frankrijk. Alle segmenten uit de top 10 hebben een aandeel vrachtverkeer van minstens 40%.

Een hoog aandeel vrachtverkeer kan verschillende oorzaken hebben:

- 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 duidelijk een meer 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.

- In gebieden zoals de Antwerpse Haven (R2) ligt het niet-vrachtverkeer steevast lager dan in andere regio's, waardoor een hoger aandeel vrachtverkeer zichtbaar wordt.

2.5 VERZADIGINGSGRAAD

In dit deel wordt nagegaan hoe de verkeersvolumes op de wegsegmenten zich verhouden tot de beschikbare wegcapaciteit. Dit wordt de verzadigingsgraad genoemd of ook wel de relatieve benutting van het wegsegment.

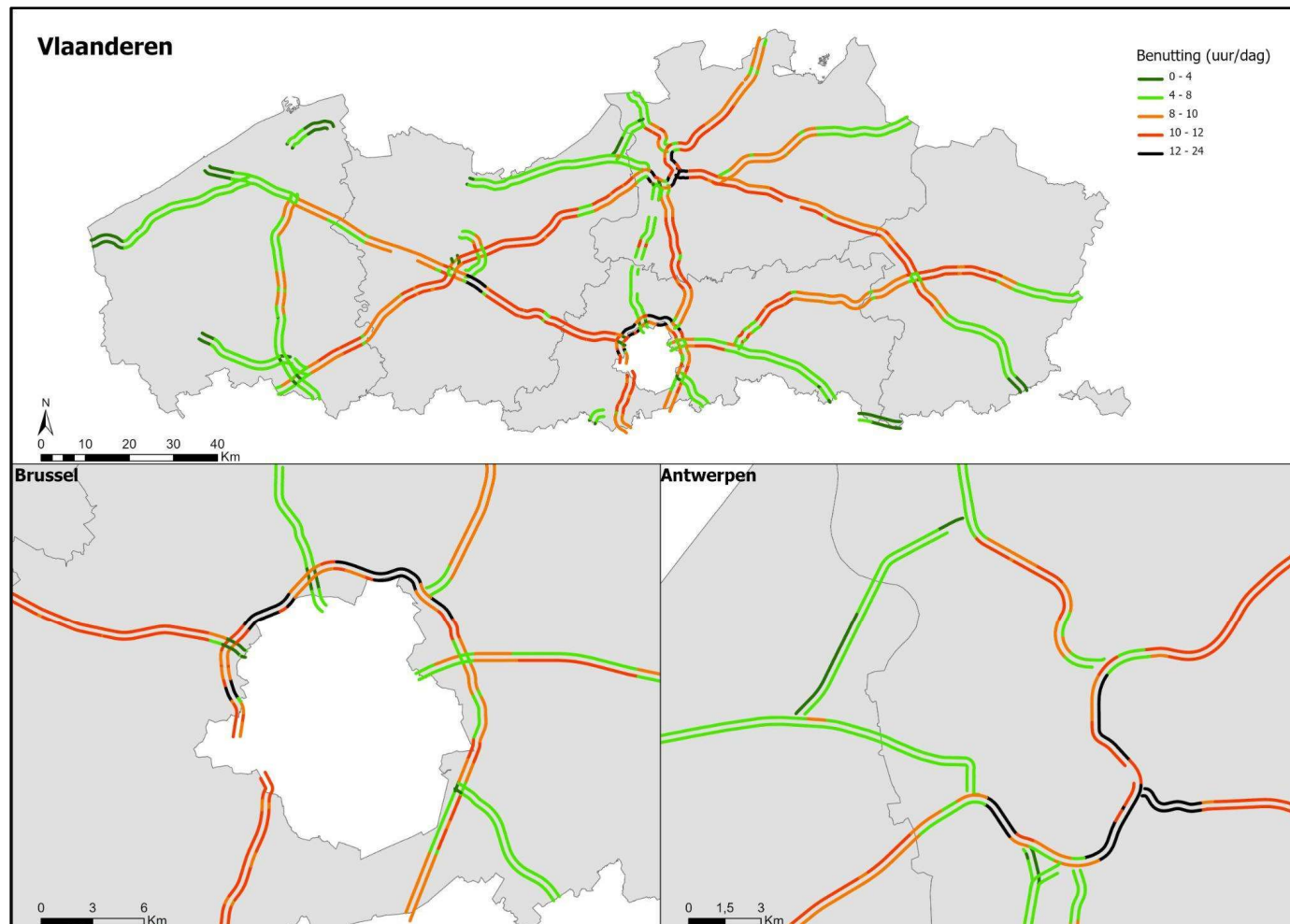
De kaarten en tabellen met de verkeersvolumes in de hoofdstukken 2.1 tot 2.3 zijn immers misleidend in die zin dat deze geen rekening houden met het aantal beschikbare rijstroken, dat verschilt van weg tot weg. Hierdoor kan eenzelfde verkeersvolume op de ene locatie geen probleem stellen, terwijl dat wel het geval kan zijn op een andere locatie (met minder rijstroken).

De verzadigingsgraad wordt afgeleid uit het aantal personenwagenequivalenten (pwe) (definitie zie Appendix) en wordt uitgedrukt in aantal uur per dag. De verzadigingsgraad van een wegsegment geeft aan wat de benutting is van de capaciteit van het segment. Dit is 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. Een segment wordt als verzadigd beschouwd wanneer de verzadigingsgraad 10 uur per dag of meer bedraagt (zie Appendix voor meer informatie).

De cijfers in dit hoofdstuk geven de verzadigingsgraad weer voor een gemiddelde werkdag in 2025 buiten de schoolvakantie.

Vooreerst worden de resultaten beschreven voor de individuele wegsegmenten: figuur 8 voor alle wegsegmenten op de hoofdrijbaan van de snelweg, tabel 5 voor de 10 meest verzadigde wegsegmenten. Vervolgens worden de cijfers geaggregeerd tot een globaal cijfer voor het totale Vlaamse snelwegennet.

VERZADIGINGSGRAAD PER WEGSEGMENT



Figuur 8: Gemiddelde verzadigingsgraad of relatieve benutting per wegsegment in 2025 (werkdagen excl schoolvakanties)

Tabel 5: Verzadiging of relatieve benutting snelwegen

Top 10 wegsegmenten verzadiging of relatieve benutting werkdagen 2025 en 2024 (exclusief schoolvakanties)				
	weg	wegsegment en rijrichting	uur/dag	
			2025	2024
1	RO (2)	UZ Jette tussen afrit en oprit (buitenring)	15,8	16,1
2	RO (1)	UZ Jette > Zellik	15,8	16,1
3	RO (3)	Zellik > UZ Jette	15,6	15,6
4	RO (6)	Strombeek > oprit Wemmel	14,4	14,4
5	RO (5)	Afrit Wemmel > Strombeek	14,4	14,4
6	R1 (16)	Antwerpen-Centrum > Antwerpen-West (Kennedytunnel)	14,4	13,4
7	RO (4)	UZ Jette tussen afrit en oprit (binnenring)	14,4	14,4
8	RO (8)	Machelen > Vilvoorde (viaduct Vilvoorde)	13,9	14,2
9	R1xE313 (7)	Antwerpen-Oost: hoofdrijbaan buitenring tussen afrit en oprit E313	13,9	14,2
10	R1 (11)	Borgerhout > Berchem	13,7	13,7

(xx) = positie in 2024

FASTSTELLINGEN VERZADIGINGSRAAD (op basis van figuur 8 en tabel 5)

De top 10 meest verzadigde wegsegmenten in 2025 bevinden zich op de R0 en de R1, of de aansluitingen met deze ringwegen. Uit de top 10 valt af te lezen dat de 5 meest verzadigde segmenten zich allemaal op de R0 bevinden, dit in tegenstelling tot de top 10 van segmenten met de hoogste intensiteiten die nagenoeg volledig bestaat uit segmenten op de R1. De verklaring hiervoor is het lager aantal rijstroken op de R0 in vergelijking met de R1.

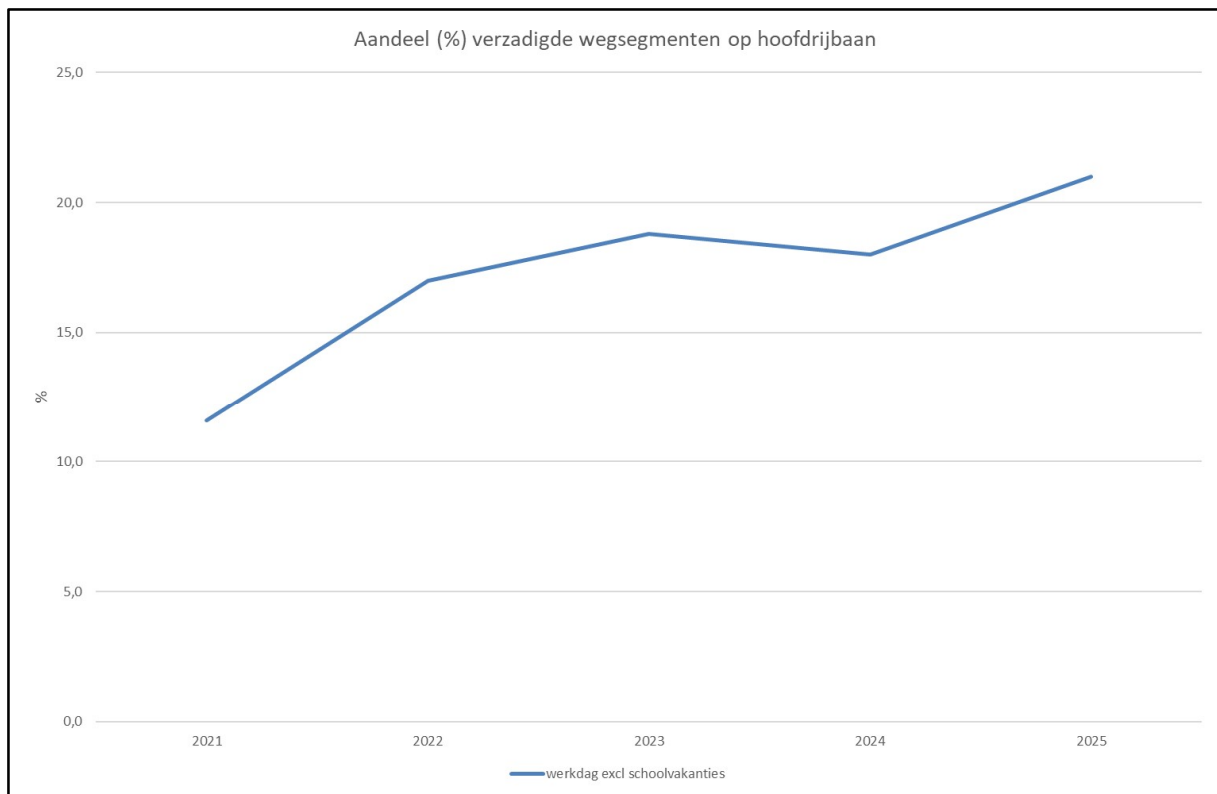
Naast 7 segmenten op de R0, bevat de top 10 ook drie segmenten op de R1. Op de vijfde plaats staat een sterke stijger, namelijk de Kennedytunnel in de richting van Gent. Verspreid over Vlaanderen hebben 42 segmenten een verzadigingsgraad groter dan 12, en zijn daarmee sterk verzadigd.

Figuur 8 toont dat de snelwegen in de ruit Gent - Antwerpen - Lummen - Brussel sterk verzadigd zijn met een verzadigingsgraad van meer dan 10 uur per dag voor een zeer groot deel van de segmenten. Daarenboven zijn de E19 tussen Antwerpen en de Nederlandse grens, de E314 tussen Lummen en de Nederlandse grens, en de E17 tussen Gent en Kortrijk eveneens voor een deel van de segmenten verzadigd.

VERZADIGINGSRAAD GLOBAAL

In het voorgaande deel werd de verzadigingsgraad per wegsegment gerapporteerd in uur per dag. In dit deel worden deze cijfers geaggregeerd tot een globaal cijfer dat de verzadigingsgraad van het totale snelwegennet kwantificeert.

Hiertoe wordt gebruik gemaakt van een kritische drempelwaarde van 10 uur (dagbasis) voor de verzadigingsgraad of relatieve benutting van een wegsegment: een segment met een hogere waarde is m.a.w. verzadigd en daardoor bijzonder kwetsbaar voor het ontstaan van files (doordat geen of slechts beperkte restcapaciteit beschikbaar is) en segment met een lagere waarde is niet verzadigd en daardoor minder kwetsbaar (er is wel nog restcapaciteit). Figuur 9 geeft het aandeel verzadigde wegsegmenten ten opzichte van het totale aantal wegsegmenten weer. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de lengte van de verschillende segmenten sterk varieert. Hierdoor geeft deze figuur geen informatie over het aantal kilometer van het snelwegennet dat al dan niet verzadigd is.



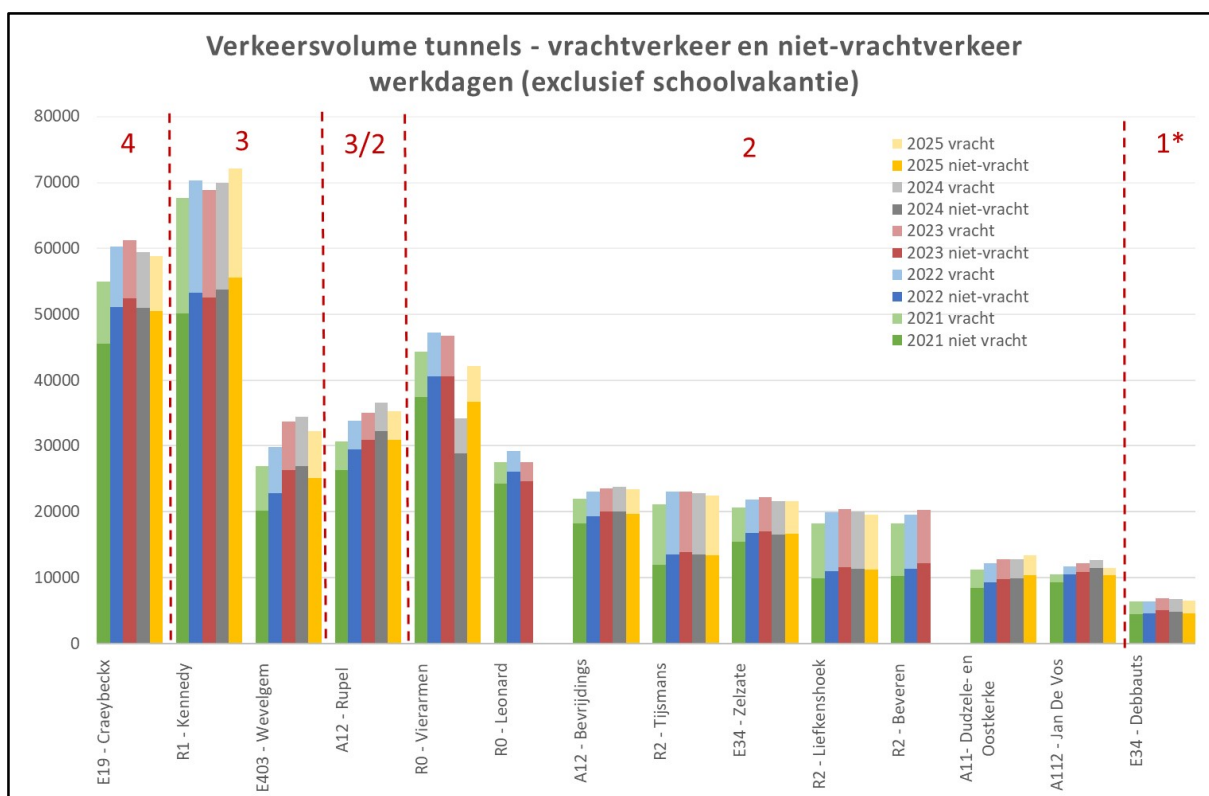
Figuur 9: Aandeel (%) verzadigde wegsegmenten op de hoofdrijbaan

In 2025 bedroeg het aantal verzadigde wegsegmenten 21%, de hoogste waarde sinds de Covid pandemie in 2020. Dit betekent dat in 2025 meer dan 1 op de 5 segmenten verzadigd waren, wat betekent dat er geen restcapaciteit meer is en ze hierdoor extra kwetsbaar zijn voor het ontstaan van files. Historisch gezien was deze waarde echter nog hoger in 2018 en 2019.

3 VERKEERSVOLUME EN EVOLUTIE IN DE VLAAMSE SNELWEGTUNNELS

In dit hoofdstuk worden de gemiddelde verkeersvolumes van de tunnels op de Vlaamse snelwegen weergegeven. De cijfers worden uitgemiddeld over de rijrichtingen en de tunnels worden eerst gerangschikt op basis van het aantal rijstroken (rode cijfers) en vervolgens op het verkeersvolume. De Rupeltunnel heeft 3 rijstroken richting Antwerpen, maar slechts 2 rijstroken richting Brussel. De Debautstunnel bestaat slechts uit één tunnelkoker in één rijrichting. Voor deze tunnel werd geen gemiddelde genomen, maar werd de waarde van de ene koker gerapporteerd.

De intensiteiten van de Leonardtunnel (R0) en de Beverentunnel (R2) worden niet gerapporteerd voor 2024 en 2025 omdat tijdens dit jaar één of meerdere tunnelkokers voor langere tijd afgesloten waren wegens renovatiewerken en hierdoor geen betrouwbare jaarcijfers berekend kunnen worden. De cijfers van de Vierarmentunnel (R0) zijn voor het jaar 2024 (en in mindere mate 2025) afwijkend ten opzichte van de voorgaande jaren omdat één van de kokers gedurende een lange periode slechts over één rijstrook beschikte (in het kader van de renovatiewerken aan de Leonardtunnel).



* De Debautstunnel beschikt slechts over een tunnelkoker (één rijstrook) in één rijrichting.

Figuur 10: Verkeersvolume tunnels - vrachtverkeer en niet-vrachtverkeer

Van alle tunnels verwerkt de Kennedytunnel het meeste verkeer: 72 150 voertuigen per dag en per rijrichting in 2025. De Kennedytunnel verwerkt daarmee meer verkeer op 3 rijstroken dan de Craeybeckxtunnel (58 850 voertuigen/dag/rijrichting) die over 4 rijstroken per rijrichting beschikt.

Ondanks slechts 2 rijstroken per koker, is de Vierarmentunnel de derde drukste tunnel van Vlaanderen. In 2024 was het gemiddelde volume van deze tunnel beduidend lager door de beschikbaarheid van slechts 1 rijstrook in de tunnelkoker van de binnenring. Deze tijdelijke wijziging in aantal rijstroken werd behouden tot eind februari

2025, waardoor tijdens de eerste 2 maanden van het jaar de capaciteit van deze tunnel lager was. In 2025 lag het gemiddelde verkeersvolume op 42 200 voertuigen per rijrichting per dag, maar dit cijfer zal beïnvloed zijn door de lagere capaciteit tijdens de eerste twee maanden. Hierdoor zit het gemiddelde nog niet terug op het niveau van 2023.

De evolutie in verkeersvolume is verschillend per tunnel; voor de meeste tunnels is er een daling ten opzichte van 2024, behalve voor de Kennedytunnel, de Vierarmentunnel en de Dudzele- en de Oostkerketunnel. De stijging in de Vierarmentunnel is echter, zoals hierboven beschreven, te wijten aan een sterke daling in 2024.

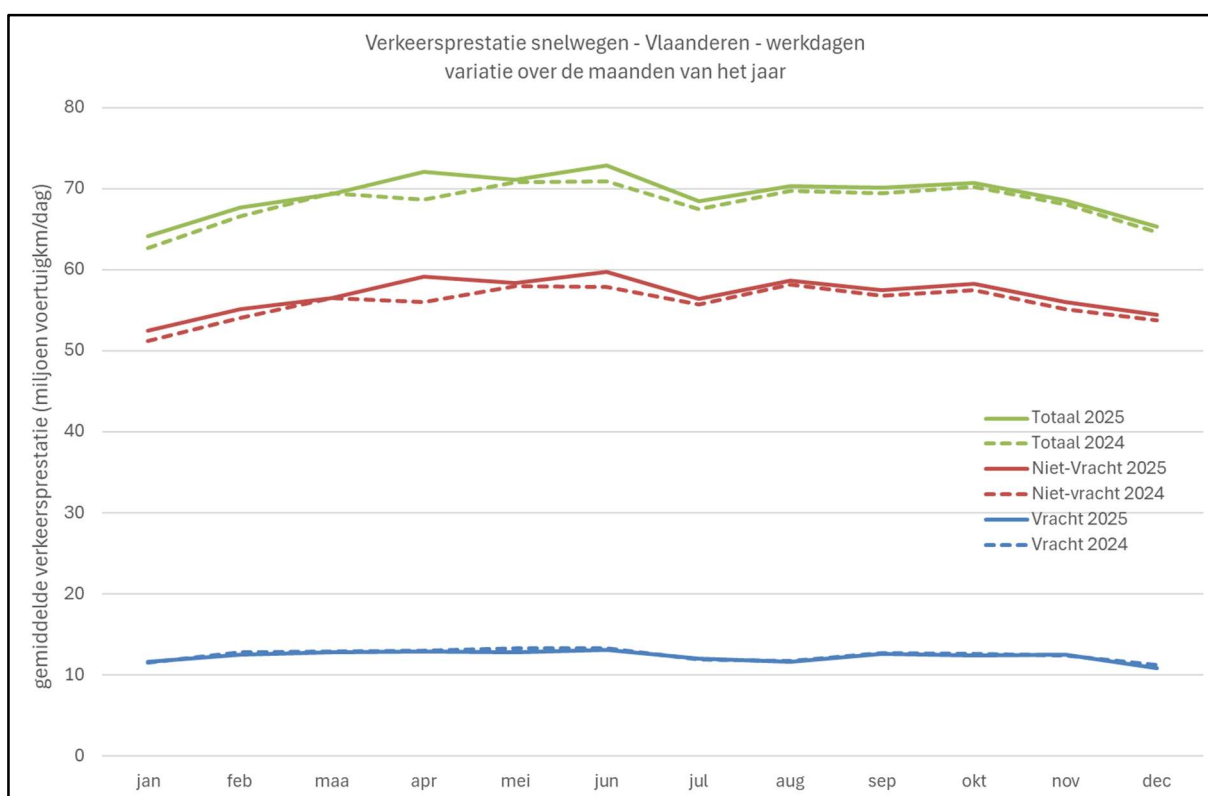
4 VERKEERSPRESTATIE EN EVOLUTIE

In hoofdstuk 2 werd het verkeersvolume (= aantal voertuigen) per segment gerapporteerd voor totaal verkeer, niet-vrachtverkeer en vrachtverkeer. Om het verkeer op grotere stukken weg of gebieden in kaart te kunnen brengen maken we gebruik van de verkeersprestatie, waarbij zowel het verkeersvolume als de lengte van de segmenten in rekening genomen wordt (zie Appendix voor de definitie). De verkeerstellingen van alle wegsegmenten worden 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 2025 wordt in dit hoofdstuk inzicht geboden in de spreiding van het verkeer over de maanden van het jaar, over de dagen van de week en over de uren van de dag. De evolutie van de verkeersprestaties over de jaren heen wordt besproken, voor Vlaanderen in totaliteit en voor de invloedsgebieden afzonderlijk.

4.1 VARIATIE OVER DE MAANDEN

Onderstaande grafieken geven weer hoe het verkeer varieert over de maanden van het jaar en dit voor het totale verkeer, niet-vrachtverkeer en vrachtverkeer. Zowel de resultaten van 2025 als 2024 worden getoond in figuur 11 om een beeld te krijgen van de evolutie ten opzichte van het vorige jaar.



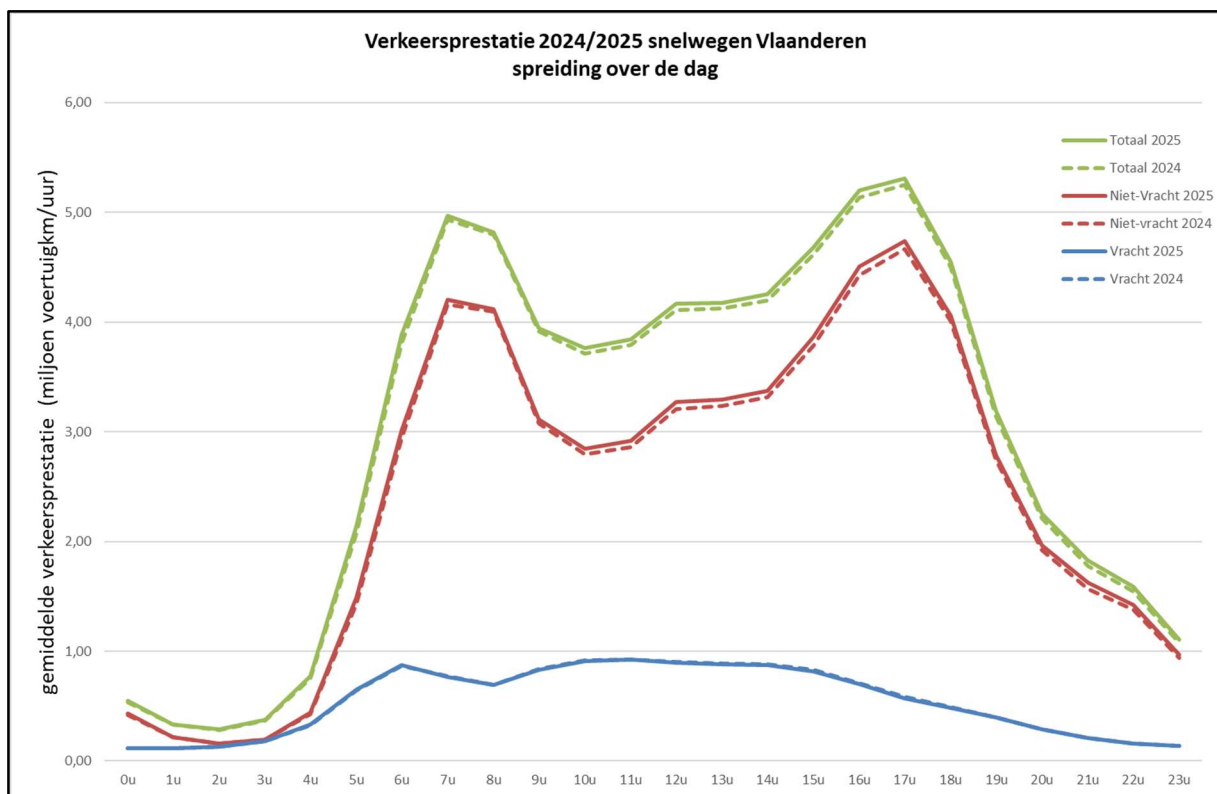
Figuur 11: Verkeersprestatie snelwegen totaal verkeer - variatie over de maanden van het jaar

De laagste verkeersprestaties voor niet-vrachtverkeer in 2025 zijn opgemeten in het eerste trimester, in juli en in november en december. Tijdens 2 maanden was er een opvallende stijging ten opzichte van 2024, namelijk in april en in juni. Tijdens de andere maanden was er eveneens een stijging, maar deze was beperkter. Doordat het niet-vrachtverkeer een groot deel van het totale verkeer beslaat, zijn dezelfde trends zichtbaar voor het totale verkeer.

Het vrachtverkeer is nagenoeg constant over het jaar, met elk jaar een dip in de zomermaanden en een dip in de maanden december en januari. Ten opzichte van 2024 is er in 2025 een lichte daling voor de meeste maanden van het jaar.

4.2 VARIATIE OVER DE UREN VAN DE DAG

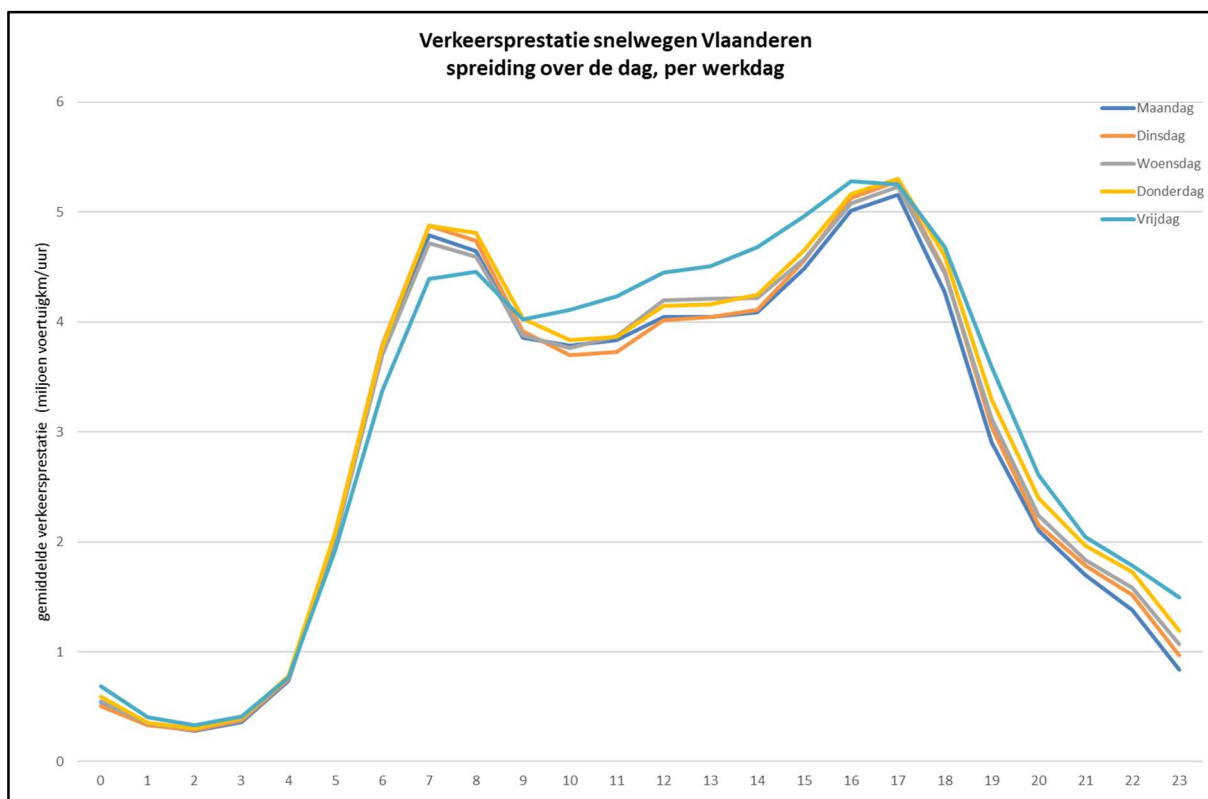
Figuur 12 geeft weer hoe het verkeer is gespreid over de dag voor het totale verkeer, niet-vrachtverkeer en vrachtverkeer. De resultaten van 2025 worden vergeleken met de resultaten van het vorige jaar (2024).



Figuur 12: Verkeersprestatie snelwegen - variatie over de uren van de dag

- voor het totale verkeer en het niet-vrachtverkeer is er een uitgesproken ochtendpiek (7u-9u), alsook een uitgesproken avondpiek (16u-18u)
- het niet-vrachtverkeer vertoont in 2025 hetzelfde patroon als in 2024, maar de verkeersprestatie is wat hoger tijdens de uren overdag
- het vrachtverkeer vertoont een ander patroon, en in tegenstelling tot het niet-vrachtverkeer een lichte daling ten opzichte van 2024
- er is een dip in de verkeersprestaties van het vrachtverkeer tijdens de uren waarop het niet-vrachtverkeer 's ochtends piekt (7u-9u)
- er is geen sprake van een avondpiek voor het vrachtverkeer

4.3 VARIATIE OVER DE UREN VAN DE DAG PER WERKDAG



Figuur 13: Verkeersprestatie snelwegen - variatie over de uren van de dag, per werkdag

Figuur 13 toont de verkeersprestatie over het verloop van de dag, per werkdag.

- Het verkeersbeeld op vrijdag is verschillend van de andere werkdagen. Op vrijdag is er minder verkeer tijdens de ochtenduren, maar de opbouw naar de avondspits start veel vroeger dan op de andere werkdagen. Vanaf 10u begint de verkeersprestatie opnieuw te stijgen en deze ligt tot 16u hoger dan op de andere werkdagen.
- Met uitzondering van vrijdag, is de verkeersprestatie tijdens de ochtendspits nagenoeg gelijk voor de verschillende werkdagen. De verkeersprestatie piekt iets hoger op dinsdag en donderdag, dan op maandag en woensdag.
- Naarmate de week vordert, duurt de avondpiek in de verkeersprestatie langer. Op maandag daalt de verkeersprestatie het vroegst, op vrijdag het laatst.

4.4 EVOLUTIE OP JAARBASIS

De aggregatie tot één cijfer voor verkeersprestatie voor een invloedsgebied (zie Appendix voor de definitie en afbakening van de invloedsgebieden) of Vlaanderen in zijn geheel zorgt ervoor dat de hoeveelheid verkeer in een bepaald gebied eenvoudig kan vergeleken worden tussen verschillende periodes. Onderstaande tabel geeft een

procentuele vergelijking tussen 2025 en 2024, waardoor de toe- of afname van het verkeer in kaart wordt gebracht voor het hele (invloeds)gebied.

Tabel 6: Verkeersevolutie (%) op jaarbasis

Verkeersevolutie (%) op jaarbasis 2025 t.o.v. 2024 werkdag (excl schoolvakantie), per invloedsgebied			
Invloedsgebied	niet-vracht	vracht	totaal
Vlaanderen	1,83	-0,51	1,39
Antwerpen	-0,78	-1,11	-0,86
Brussel	2,53	-1,84	1,98
Gent	3,05	0,52	2,53
Rest Vlaanderen	2,57	0,26	2,13

- hoofdstuk 2 toonde dat er afhankelijk van de locatie een toename of afname van het verkeersvolume was; op basis van de verkeersprestatie in tabel 6, blijkt dat er in het totaal een toename is van +1,39% in Vlaanderen in 2025 ten opzichte van 2024
- de stijging van de verkeersprestaties in Vlaanderen in totaliteit wordt veroorzaakt door een stijging in de verkeersprestatie van het niet-vrachtverkeer (+1,83%). Voor het vrachtverkeer is er een daling voor Vlaanderen, met -0,51%.
- In tegenstelling tot de cijfers voor Vlaanderen, is er een daling in de verkeersprestaties voor zowel niet-vrachtverkeer (-0,78%) als vrachtverkeer (-1,11%), voor het invloedsgebied Antwerpen. Deze afname kan mogelijks verklaard worden door de Oosterweelwerken en een reeds zeer verzadigd snelwegennet in dit gebied.
- Het invloedsgebied Brussel volgt dezelfde trend als Vlaanderen in zijn totaliteit, met een stijging in het niet-vrachtverkeer (+2,53%) en een daling van het vrachtverkeer (-1,84%). Zoals beschreven in hoofdstuk 2, is er een sterke stijging op het oostelijk deel van de R0 door het afronden van de wegenwerken ter hoogte van de Leonardtunnel. Op andere plaatsen wordt er nog wel gewerkt op de R0, waardoor de algemene stijging voor het invloedsgebied mogelijks nog getemperd is.
- Voor de invloedsgebieden Gent en Rest Vlaanderen is er telkens een grote stijging in de verkeersprestatie van het niet-vrachtverkeer, en een beperktere stijging in de verkeersprestatie van het vrachtverkeer.

5 FILELENGTE

In dit hoofdstuk worden enkele cijfers gerapporteerd met betrekking tot de lengte van de files op de Vlaamse snelwegen in 2025.

Filelengte wordt verkeerskundig als een minder interessante indicator beschouwd, omdat deze slechts één aspect van de files in rekening brengt, doch is dit anderzijds bevattelijker voor de weggebruiker en krijgt deze indicator daardoor vaak meer aandacht in de media. De indicator filelengte geeft het gemiddelde van de maximale lengte van de files op alle wegsegmenten samen.

De definitie van een file en de filelengte wordt in de Appendix verder toegelicht.

5.1 GEMIDDELTE FILELENGTE

Tabel 7: Gemiddelde (maximale) filelengte [km] snelwegen 2025 versus 2024

Gemiddelde (maximale) filelengte [km] snelwegen Vlaanderen 2025 versus 2024						
dagtype	voormiddag (0u-12u)		namiddag (12u-24u)		dag (0u-24u)	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
werkdag excl. schoolvakantie	153	159	140	145	170	179
werkdag schoolvakantie	70	76	104	109	105	110

- De gemiddelde maximale filelengte bleef nagenoeg stabiel tussen 2024 en 2025, met een lichte daling zowel tijdens als buiten de schoolvakanties.
- Op schooldagen zijn de files gemiddeld langer in de voormiddag dan in de namiddag, terwijl dit omgekeerd is voor de werkdagen tijdens de schoolvakanties.

5.2 TOPDAGEN FILELENGTE

Tabel 8: Aantal dagen met filelengte > 200km

Aantal dagen met filelengte > 200km					
	2021	2022	2023	2024	2025
VM (0u-12u)	4	16	34	44	34
NM (12u-24u)	2	5	9	18	10
DAG (0u-24u)	6	21	39	60	41

Het aantal dagen waarbij de maximale filelengte de 200 kilometer overschrijdt is lager in 2025 dan in 2024 op alle momenten van de dag. In 2024 waren deze aantallen echter zeer sterk gestegen ten opzichte van 2023. De cijfers voor 2025 liggen op hetzelfde niveau als in 2023.

Tabel 9 geeft een overzicht van de tien dagen met de langste files in 2025.

Tabel 9: Top 10 langste files

Topdagen 2025 langste files snelwegen Vlaanderen			
	datum	filelengte (km)	VM/NM
1	11/02/2025	330	VM
2	20/11/2025	292	VM
3	25/02/2025	272	VM
4	24/11/2025	271	VM
5	24/04/2025	269	VM
6	25/11/2025	267	VM
7	17/11/2025	262	VM
8	21/10/2025	261	VM
9	16/01/2025	261	VM
10	14/01/2025	253	VM

In 2025 werd op één dag een filelengte van meer dan 300 km genoteerd, namelijk op 11 februari. Deze uitzonderlijk lange file werd veroorzaakt door onverwachte sneeuwval tijdens de ochtendspits. De tweede langste file in 2025 werd waargenomen in de voormiddag van 20 november, eveneens een dag met sneeuwval tijdens de ochtendspits. De top 3 wordt vervolledigd met 25 februari 2025, een dag met een spoorstaking. In 2025 bestond de volledige top 10 van langste files uit ochtendfiles. In de top 50 (niet in de tabel) zijn er 9 avondfiles.

De topdag in 2025 is vergelijkbaar met de topdag in 2024. In het verleden zijn er echter al veel hogere waardes genoteerd (>600 km) maar dit waren jaren met significante sneeuwval tijdens een spitsperiode. In januari en november waren er wel spitsperiodes met sneeuwval, maar deze waren niet zo uitgesproken als sommige dagen in het verleden.

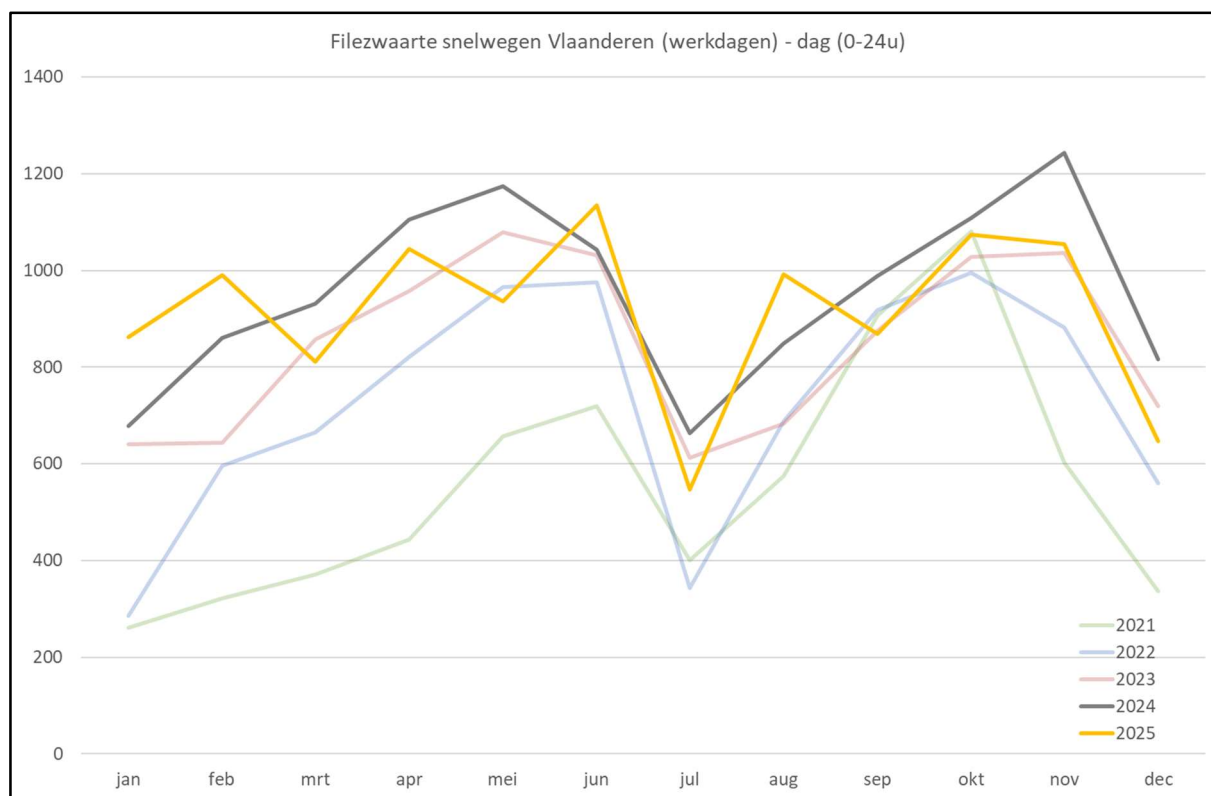
6 FILEZWAARTE

In dit hoofdstuk wordt gefocust op de filedruk op het Vlaamse snelwegennet in zijn totaliteit, evenals de filedruk in de invloedsgebieden. Deze laatste zijn gebieden rondom de grote steden Antwerpen, Brussel en Gent (afbakening zie Appendix).

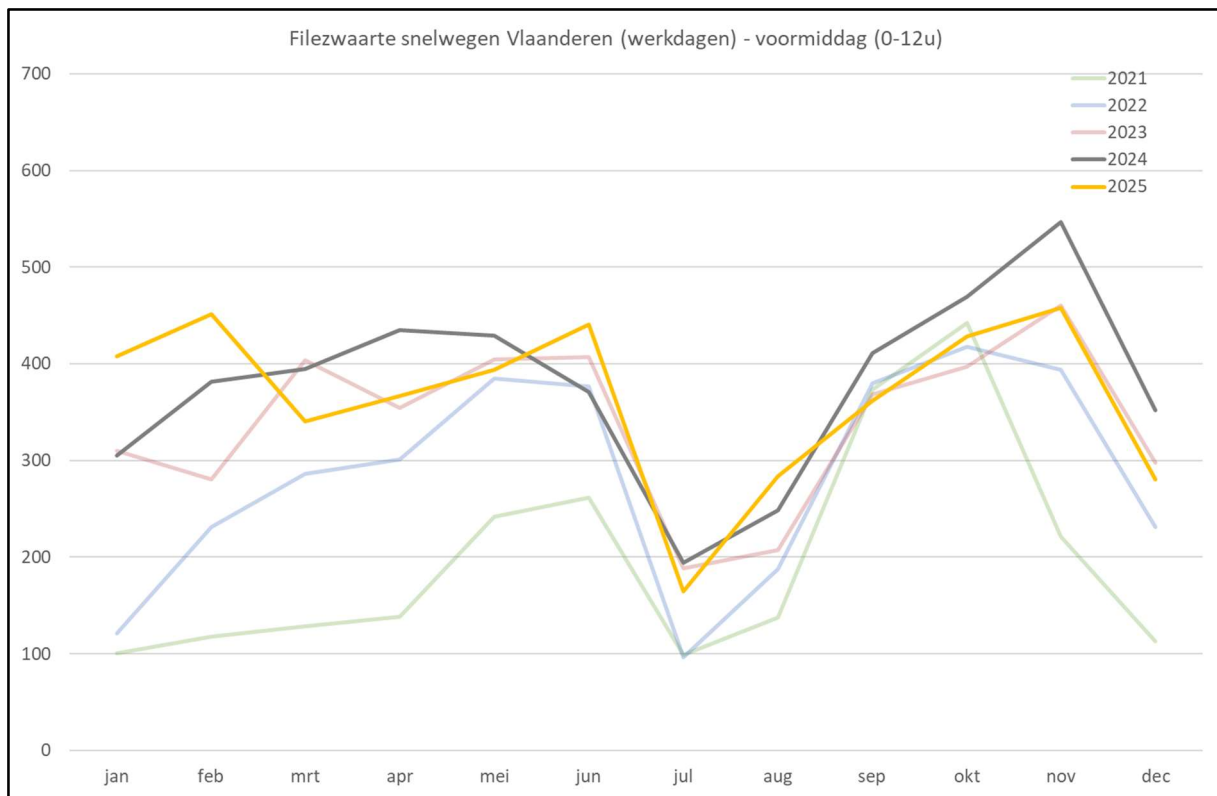
De cijfers betreffen de filezwaarte op werkdagen (definities zie Appendix). Doordat de filezwaarte rekening houdt met zowel de lengte van de file als met de duur ervan wordt filezwaarte als een interessantere file-indicator beschouwd dan filelengte. De filezwaarte houdt niet enkel rekening met het moment waarop de file het langst was, maar ook hoe de file evolueerde door de tijd.

6.1 VARIATIE OVER DE MAANDEN

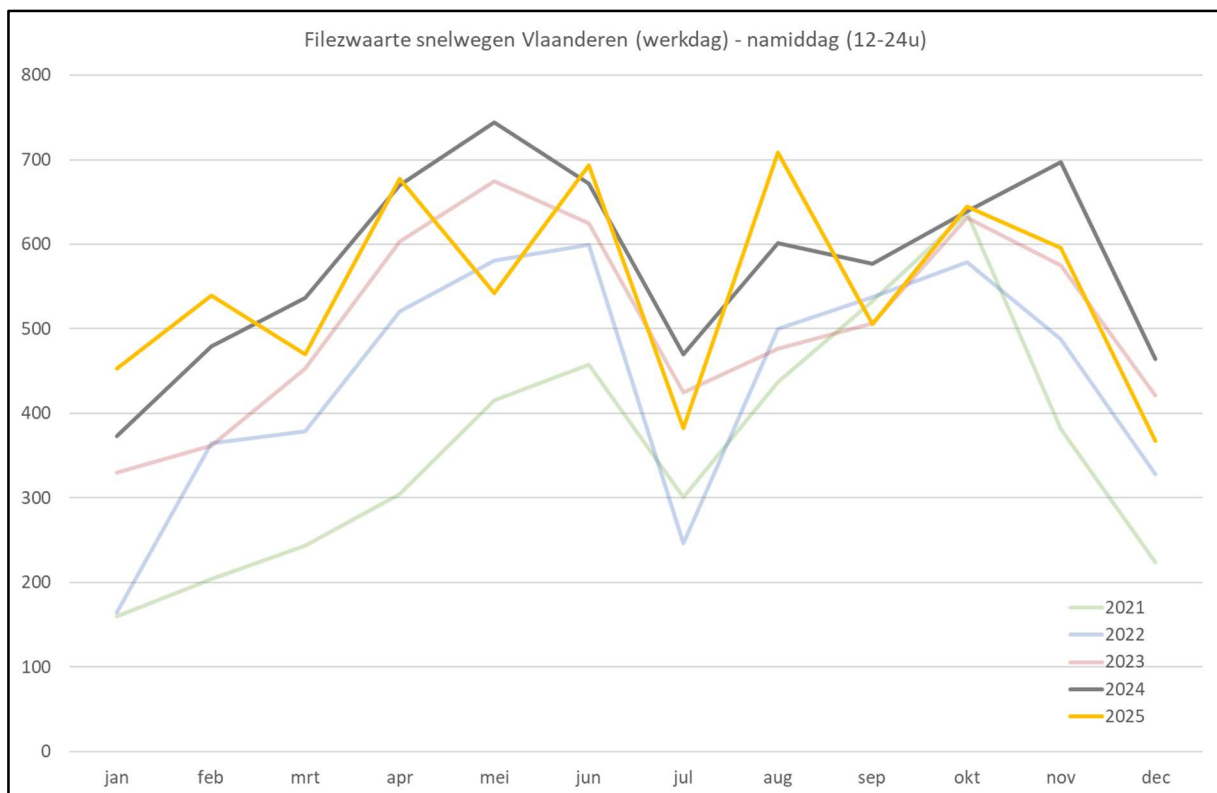
In dit hoofdstuk wordt, aan de hand van maandgemiddelden van de filezwaarte voor het totale Vlaamse snelwegennet, inzicht geboden in de seizoensinvloed alsook hoe de evoluties zijn verdeeld over het jaar.



Figuur 14: Filezwaarte Vlaanderen per maand (werkdagen) - dag (0-24u)



Figuur 15: Filezwaarte Vlaanderen per maand (werkdagen) - voormiddag (0-12u)



Figuur 16: Filezwaarte Vlaanderen per maand (werkdagen) - namiddag (12-24u)

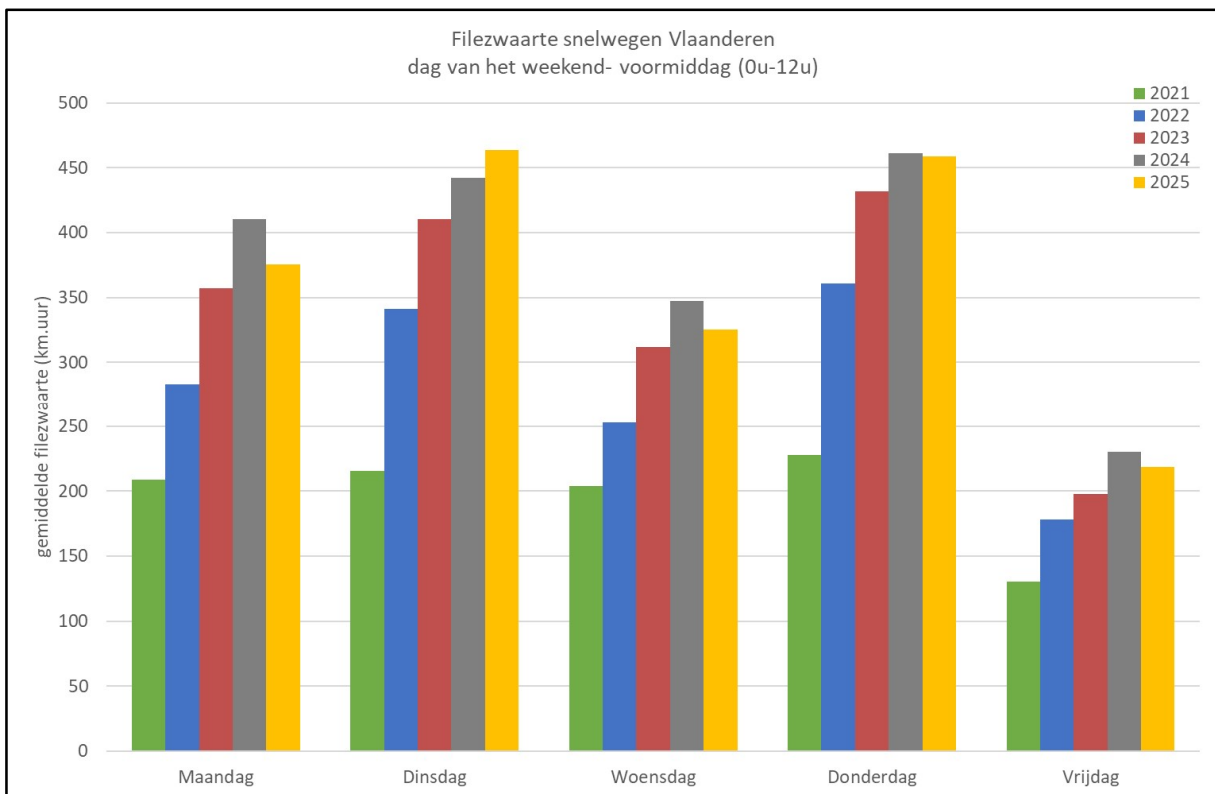
- 2024 was een recordjaar wat betreft filezwaarte met maandrecords voor nagenoeg alle maanden van het jaar. Dit zette zich verder in 2025 met opnieuw maandrecords voor januari en februari. Daarna was

er echter een relatieve daling van de filezwaarte en lagen de cijfers per maand voor bijna alle maanden onder de waarden van 2024, en eerder terug op het niveau van 2023.

- Op dagniveau werd in 2025 de hoogste waarde opgemeten in juni, terwijl de maandwaardes van maart, mei en september eerder laag waren in vergelijking met de afgelopen vijf jaar.
- Tijdens de voormiddag is er opnieuw een dip in de cijfers voor de zomermaanden, wat in lijn ligt met de voorbije jaren. De hoogste waardes werden opgetekend tijdens de wintermaanden januari en februari en de herfstmaanden oktober en november, maar opvallend ook in juni.
- De filezwaarte tijdens de namiddag vertoont een zeer grillig patroon in 2025, zonder een duidelijk trend doorheen het jaar. Dit wijkt af ten opzichte van de voorbije jaren, waar er telkens wel een patroon zat in de filezwaarte met hoge waardes in de maanden april tot juni en september tot november.

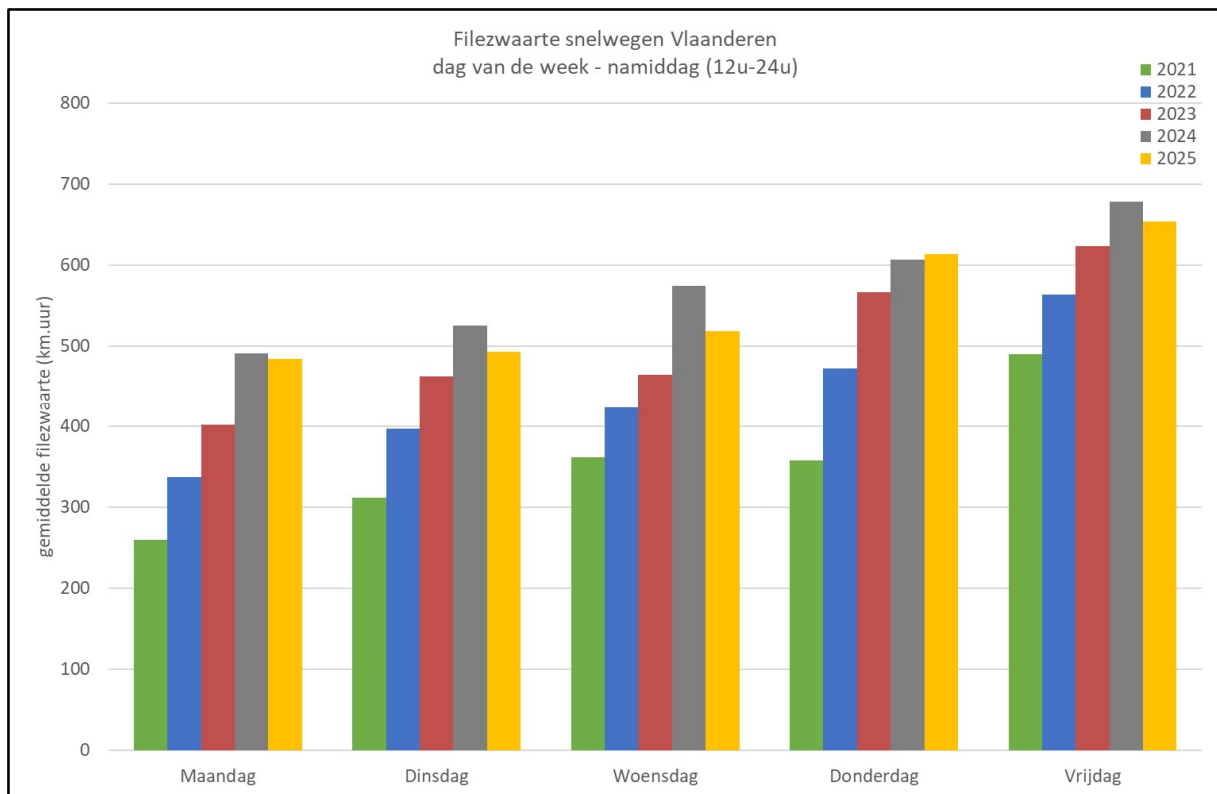
6.2 VARIATIE OVER DE DAGEN VAN DE WEEK

De volgende grafieken geven weer hoe de filezwaarte op het Vlaamse snelwegennet in zijn totaliteit schommelt over de dagen van de week. Dit voor de files in de voormiddag en de files in de namiddag.



Figuur 17: Filezwaarte Vlaanderen per dag - voormiddag (0-12u)

- Tot en met 2024 was donderdag de werkdag met de zwaarste filezwaarte tijdens de voormiddag van de week. In 2025 is dit voor het eerst dinsdag in plaats van donderdag, maar het verschil tussen deze twee werkdagen is klein.
- Voor de covid-pandemie was maandag vergelijkbaar met dinsdag en donderdag, maar dit was de jaren daarna niet meer het geval. In 2024 was er opnieuw een sterke stijging in filezwaarte op maandag, maar in 2025 was er opnieuw een sterke daling.
- Met uitzondering van dinsdag, was er voor de andere werkdagen een afname in de filezwaarte ten opzichte van 2024.
- De files tijdens de voormiddag zijn lichter op woensdag en het lichtst op vrijdag.



Figuur 18: Filezwaarte Vlaanderen per dag - namiddag (12-24u)

- de files na de middag vertonen een standvastig beeld over de jaren; ze zijn het minst zwaar op maandag en nemen stelselmatig verder toe gedurende de week
- voor alle werkdagen was er een daling ten opzichte van 2024, behalve op donderdag waar er een stijging genoteerd werd.

6.3 LANGETERMIJNEVOLUTIE

In tabel 10 worden de jaargemiddelden van de filezwaarte weergegeven, opgedeeld per invloedsgebied (zie Appendix voor de afbakening). Tabel 10 geeft de filezwaarte per jaar vanaf 2013 weer. Tabel 11 geeft de evolutie weer van de jaargemiddelden van de filezwaarte per invloedsgebied, enerzijds de evolutie ten opzichte van 2024, anderzijds de evolutie ten opzichte van 2012 (het beginpunt van de huidige berekeningsmethode voor de file-indicatoren).

De evolutie in de filezwaarte kan toegeschreven worden aan drie factoren. Vooreerst heeft de toename of afname van het verkeersvolume een invloed op de file-indicatoren. Ten tweede worden file-indicatoren beïnvloed door (ingrijpende) wegenwerken die gepaard gaan met extra congestie, die variëren over de jaren. In het jaar van de werken gaat dit gepaard met een toename in de filezwaarte, het jaar na de werken kan dit gepaard gaan met een afname. De impact van deze werken zal echter wel verschillend zijn voor de verschillende gebieden. Ten slotte is er ook een impact van ongevallen: door de hoge verzadigingsgraad op een groot deel van de wegsegmenten (zie hoofdstuk 2.5) kan een kleine verstoring door een ongeval onmiddellijk grote gevolgen hebben voor de doorstroming met files tot gevolg. Een toename of afname in het aantal ongevallen kan daardoor een invloed op de evolutie in de filezwaarte hebben.

Tabel 10: Jaargemiddelde filezwaarte, per dagdeel en invloedsgebied

Filezwaarte (km.uur) snelwegen Vlaanderen per invloedsgebied jaargemiddelde – werkdagen															
	Vlaanderen			Antwerpen			Brussel			Gent			Rest Vlaanderen		
	0u-12u	12u-24u	0u-24u	0u-12u	12u-24u	0u-24u	0u-12u	12u-24u	0u-24u	0u-12u	12u-24u	0u-24u	0u-12u	12u-24u	0u-24u
2013	312	291	604	123	130	253	162	125	286	18	23	40	10	14	24
2014	294	333	627	115	156	271	152	135	287	15	20	35	12	21	33
2015	301	342	643	117	159	276	155	141	297	17	24	41	11	18	29
2016	316	416	732	131	196	327	149	150	300	13	18	31	23	52	75
2017	342	437	779	149	231	379	160	154	314	20	34	55	13	17	30
2018	320	435	756	141	232	373	144	152	296	23	27	50	13	24	38
2019	343	429	772	152	237	389	156	152	308	23	23	45	13	18	30
2020	155	223	377	71	112	183	56	73	129	21	25	46	7	13	20
2021	197	357	554	87	179	266	65	107	172	30	39	69	12	25	37
2022	285	441	726	141	248	389	117	148	265	14	22	35	13	24	37
2023	340	505	845	157	261	418	138	169	307	22	29	51	18	33	51
2024	376	576	952	169	296	465	162	218	380	23	29	52	22	31	53
2025	364	546	910	165	300	465	155	187	342	26	35	61	16	21	37

Tabel 11: Evolutie filezwaarte per invloedsgebied

Evolutie filezwaarte snelwegen Vlaanderen per invloedsgebied werkdagen (evolutie op jaarbasis: % toename of afname)															
	Vlaanderen			Antwerpen			Brussel			Gent			Rest Vlaanderen		
	0u-12u	12u-24u	0u-24u	0u-12u	12u-24u	0u-24u	0u-12u	12u-24u	0u-24u	0u-12u	12u-24u	0u-24u	0u-12u	12u-24u	0u-24u
2025/2024	-3%	-5%	-4%	-2%	1%	0%	-4%	-14%	-10%	13%	20%	17%	-25%	-34%	-31%
2025/2012	42%	112%	78%	63%	168%	118%	14%	61%	36%	137%	119%	118%	123%	57%	81%

Wanneer de langetermijnevolutie bekeken wordt, dan valt het verschil op tussen de verschillende invloedsgebieden en de verschillende dagdelen.

- Na het recordjaar 2024, was er voor gans Vlaanderen een daling van de filezwaarte zowel tijdens de voormiddag als tijdens de namiddag. Dit is ook het geval voor de invloedsgebieden Brussel en Rest Vlaanderen. Voor het invloedsgebied Gent was er een stijging tijdens beide dagdelen. De filezwaarte in het invloedsgebied Antwerpen bleef nagenoeg constant.
- Voor het invloedsgebied Antwerpen was er eerder een status quo met een lichte daling in de voormiddag (-2%) en een lichte stijging in de namiddag (+1%).
- Ten opzichte van 2012 is er voor het invloedsgebied Antwerpen een toename van de filezwaarte tijdens de voormiddag met 63%. De toename is echter nog groter voor de namiddag; de opgemeten waarde voor 2025 ligt meer dan dubbel zo hoog (168% hoger) dan in 2012.
- Voor het invloedsgebied Brussel zijn de stijgingen sinds 2012 minder groot dan in het invloedsgebied Antwerpen. De filezwaarte in de voormiddag ligt 14% hoger dan in 2012. Voor de namiddag was er een stijging met 61% ten opzichte van 2012. Ten opzichte van 2024 was er een beperkte daling met 4% in de voormiddag en een grotere daling met 14% in de namiddag. Deze afname kan te maken hebben met een vlottere doorstroming in het oosten van Brussel door het beëindigen van de werken ter hoogte van knooppunt Leonard.

- In de invloedsgebieden Gent en Rest Vlaanderen is de filezwaarte veel beperkter. Door de beperkte filezwaarte in deze invloedsgebieden, moeten de percentages die de evolutie in kaart brengen voorzichtig geïnterpreteerd worden. Voor het invloedsgebied Gent is er een stijging met 13% in de voormiddag en 20% in de namiddag ten opzichte van 2024. Voor het invloedsgebied Rest Vlaanderen is er een daling met 25% in de voormiddag en 34% in de namiddag ten opzichte van het voorbije jaar.

Deze cijfers tonen aan dat de cijfers voor Vlaanderen zeer sterk genuanceerd moeten worden door de verschillende evoluties in de verschillende gebieden, en door de verschillen tussen de voor- en de namiddag. Een algemene conclusie voor heel Vlaanderen voor de volledige dag is daarom niet mogelijk.

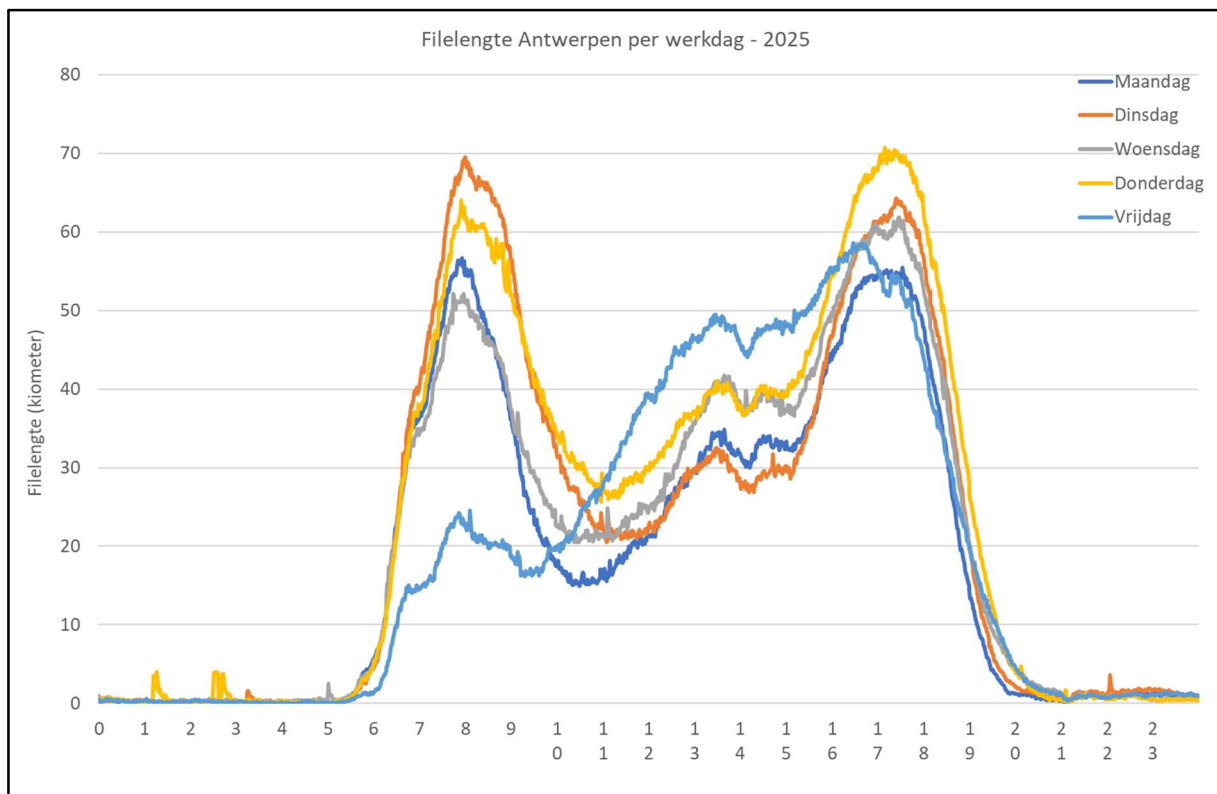
7 VERLOOP FILES OVER DE WERKDAG, PER INVLOEDSGEBIEDEN

In dit hoofdstuk bekijken we hoeveel file (in kilometer) er staat voor alle minuten van de dag op de snelwegen, en dit opgesplitst per invloedsgebied (zie Appendix voor de afbakening van de invloedsgebieden).

In het voorgaande hoofdstuk bekeken we de filezwaarte, welke gedefinieerd wordt als de filelengte vermenigvuldigd met de fileduur. Deze twee parameters worden gecombineerd op onderstaande grafieken, namelijk de filelengte op de verticale as, en de fileduur op de horizontale as. De filezwaarte komt hierdoor overeen met het oppervlak onder de curve.

Antwerpen

Figuur 19 toont de filelengte in functie van het tijdstip van de dag voor het invloedsgebied Antwerpen, opgesplitst voor de verschillende werkdagen.



Figuur 19: Verloop filelengte per werkdag in invloedsgebied Antwerpen in 2025

Ochtendspits:

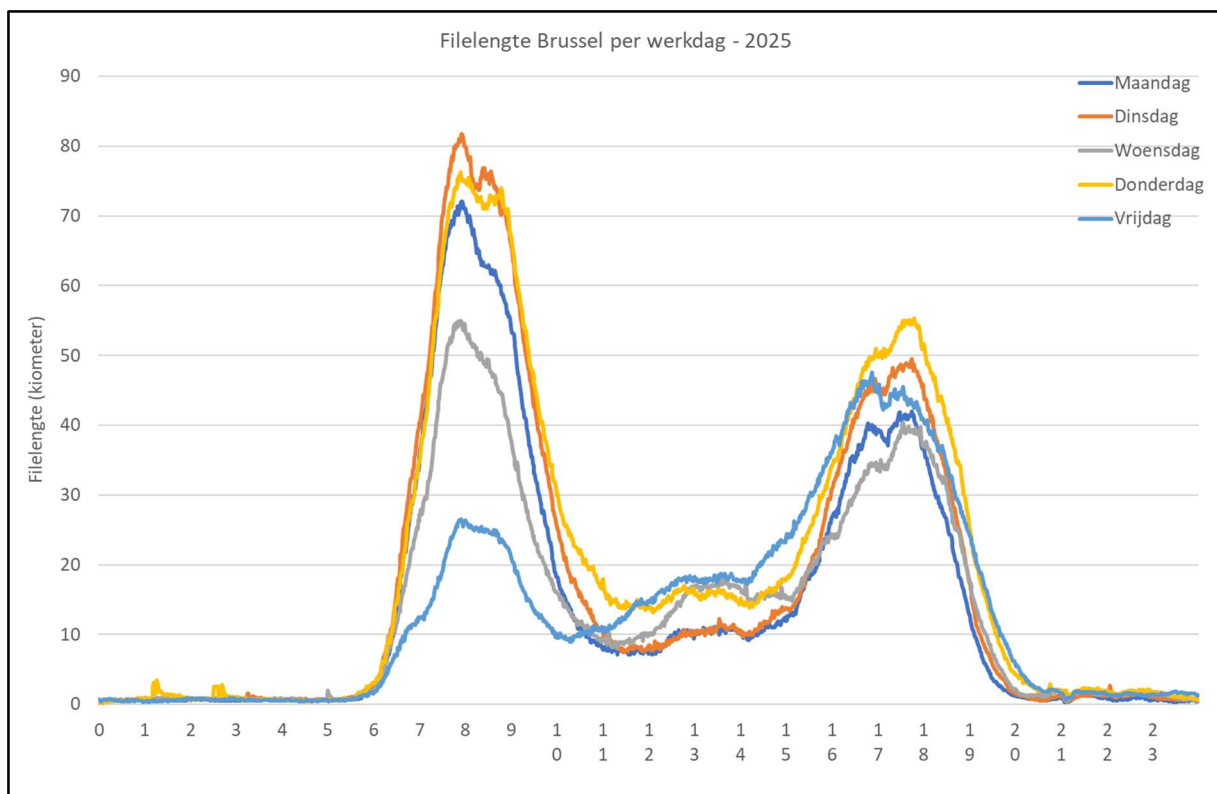
- voor de ochtendspits zijn de files het langst op dinsdag (oranje lijn) en donderdag (gele lijn). Op deze twee werkdagen duurt de ochtendspits ook het langst in tijd.
- de files tijdens de ochtendspits zijn vergelijkbaar op maandagochtend (donkerblauwe curve) en woensdagochtend (grijze curve), zowel qua filelengte, als qua fileduur
- de ochtendspits op vrijdag (lichtblauwe curve) is eerder licht

Avondspits:

- de verschillen tussen de werkdagen zijn minder groot tijdens de avondspits dan tijdens de ochtendspits, met de hoogste waarden tussen 55 en 70 km
- voor alle dagen van de week is er ook een (beperkte) middagspits, die start kort na het middaguur en daarna verder evolueert in de avondspits
- de middagspits begint het vroegst op vrijdag (lichtblauwe curve), namelijk al rond 10u terwijl dit op andere dagen pas rond de middag is
- op maandag (donkerblauwe curve) en dinsdag (oranje curve) zijn de files tijdens de namiddaguren het kortst, op vrijdag (lichtblauwe curve) zijn deze het langst

Brussel

Figuur 20 toont de filelengte in functie van het tijdstip van de dag voor het invloedsgebied Brussel, opgesplitst voor de verschillende werkdagen.



Figuur 20: Verloop filelengte per werkdag in invloedsgebied Brussel in 2024

Ochtendspits:

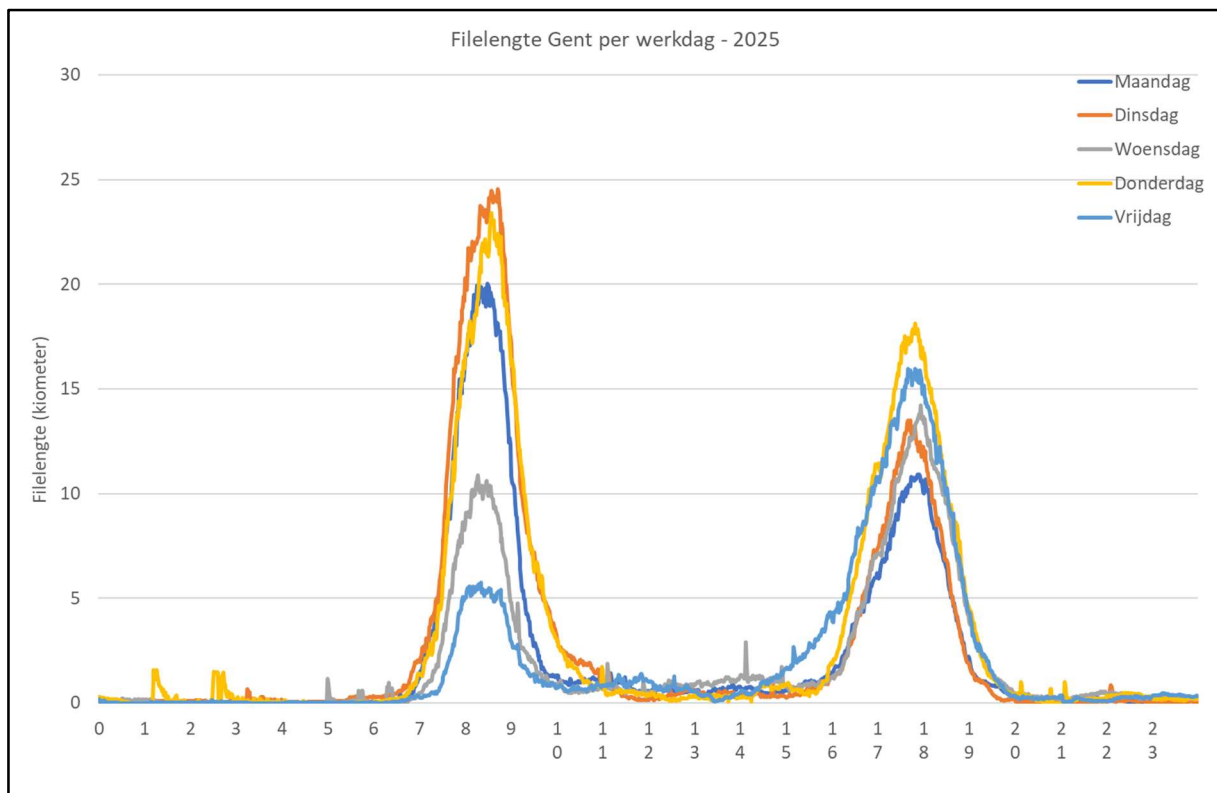
- de ochtendspitsen zijn het zwaarst op dinsdag (oranje curve) en donderdag (gele curve), gevolgd door maandag (donkerblauwe curve)
- op woensdag (grijze curve) zijn de ochtendfiles korter en duurt de spitsperiode minder lang
- op vrijdag (lichtblauwe curve) is de ochtendspits relatief licht met een gemiddelde filelengte van minder dan 30 km (vergeleken met meer dan 75 kilometer op dinsdag en donderdag)

Avondspits:

- de verschillen tussen de avondspitsen over de verschillende werkdagen zijn minder uitgesproken dan bij de ochtendspitsen, en variëren tussen 40 en 55 kilometer
- tussen de spitsperiodes zijn de files het langst op vrijdag, maar deze namiddagspits is veel beperkter dan in het invloedsgebied Antwerpen
- de maximale lengte van de avondfiles is aanzienlijk korter dan deze van de ochtendfiles, in tegenstelling tot het invloedsgebied Antwerpen waar de filelengte ongeveer gelijk is voor de ochtend- en avondspits

Gent

Figuur 21 toont de filelengte in functie van het tijdstip van de dag voor het invloedsgebied Gent, opgesplitst voor de verschillende werkdagen.



Figuur 21: Verloop filelengte per werkdag in invloedsgebied Gent in 2024

Ochtendspits:

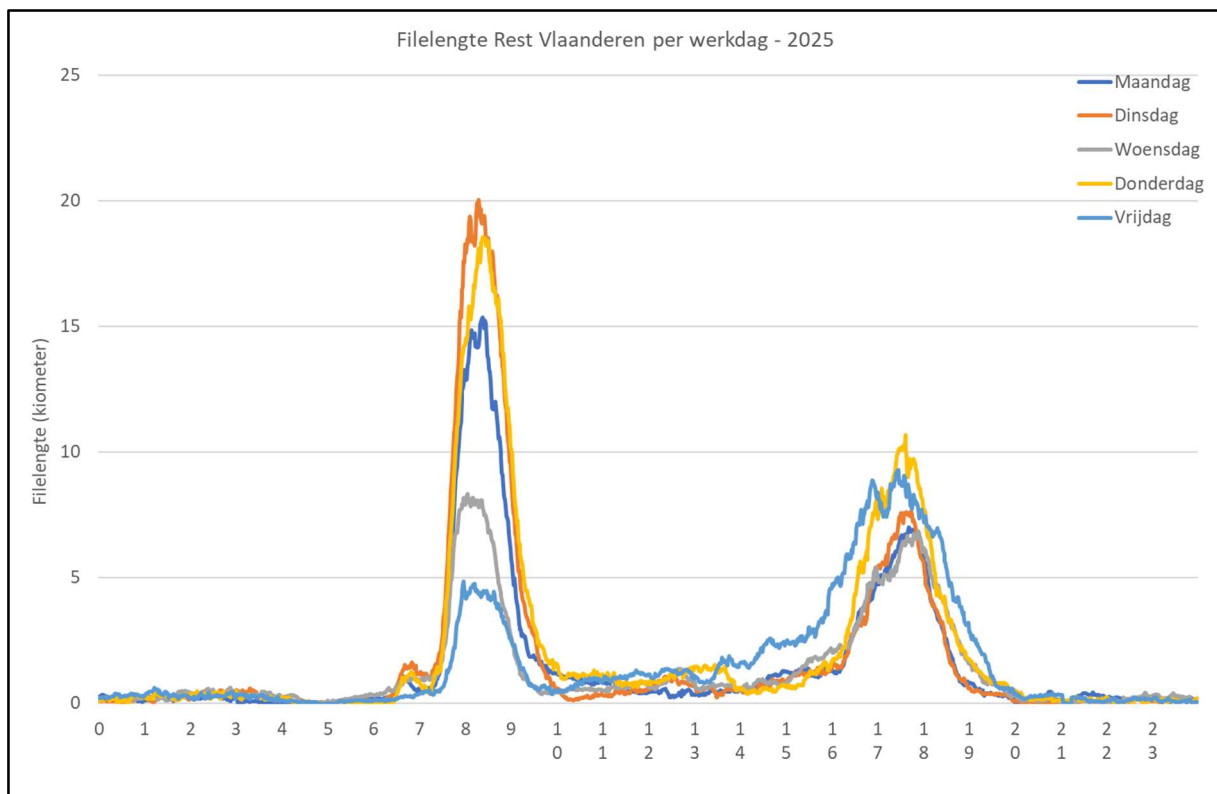
- de filelengte tijdens de ochtendspits is veel beperkter dan deze in Antwerpen en Brussel
- het verloop van de ochtendspits is nagenoeg identiek op maandag (donkerblauwe curve), dinsdag (oranje curve) en donderdag (gele curve), maar de maximale filelengte is lager op maandag dan op dinsdag en donderdag
- de files zijn korter in lengte en duur op woensdag (grijze curve), en nog korter op vrijdag (lichtblauwe curve)
- zowel de lengte als de duur zijn beperkter dan voor de invloedsgebieden Antwerpen en Brussel

Avondspits:

- in tegenstelling tot de invloedsgebieden Antwerpen en Brussel, is er geen middagspits in het invloedsgebied Gent
- de files tijdens de avondspits zijn het langst op donderdag (gele curve) en vrijdag (lichtblauwe curve), en iets beperkter zowel in lengte als in duur op maandag (donkerblauwe curve) en dinsdag (oranje curve)
- op maandag (blauwe curve) is de avondspits korter in lengte dan de andere weekavonden
- op vrijdag (lichtblauwe curve) begint de avondspits iets vroeger dan op de andere weekdays

Rest Vlaanderen

Figuur 22 toont de filelengte in functie van het tijdstip van de dag voor de Rest van Vlaanderen, opgesplitst voor de verschillende werkdagen.



Figuur 22: Verloop filelengte per werkdag in invloedsgebied Rest Vlaanderen in 2024

Ochtendspits:

- de filelengte en de duur van de files tijdens de ochtendspits is veel beperkter dan deze in Antwerpen en Brussel
- het verloop van de ochtendspits in het gebied Rest Vlaanderen is vergelijkbaar met dit in het invloedsgebied Gent
- het verloop van de ochtendspits is nagenoeg identiek op dinsdag (oranje curve) en donderdag (gele curve)
- de files zijn korter in lengte en duur op maandag (donkerblauwe curve), nog korter op woensdag (grijze curve), en het kortst op vrijdag (lichtblauwe curve)

Avondspits:

- in tegenstelling tot de invloedsgebieden Antwerpen en Brussel, is er geen middagspits in het invloedsgebied Rest Vlaanderen
- de verschillen in lengte tussen de verschillende dagen, is zeer beperkt
- op vrijdag (lichtblauwe curve) begint de avondspits eerder dan op de andere werkdagen

8 STRUCTURELE FILEZONES

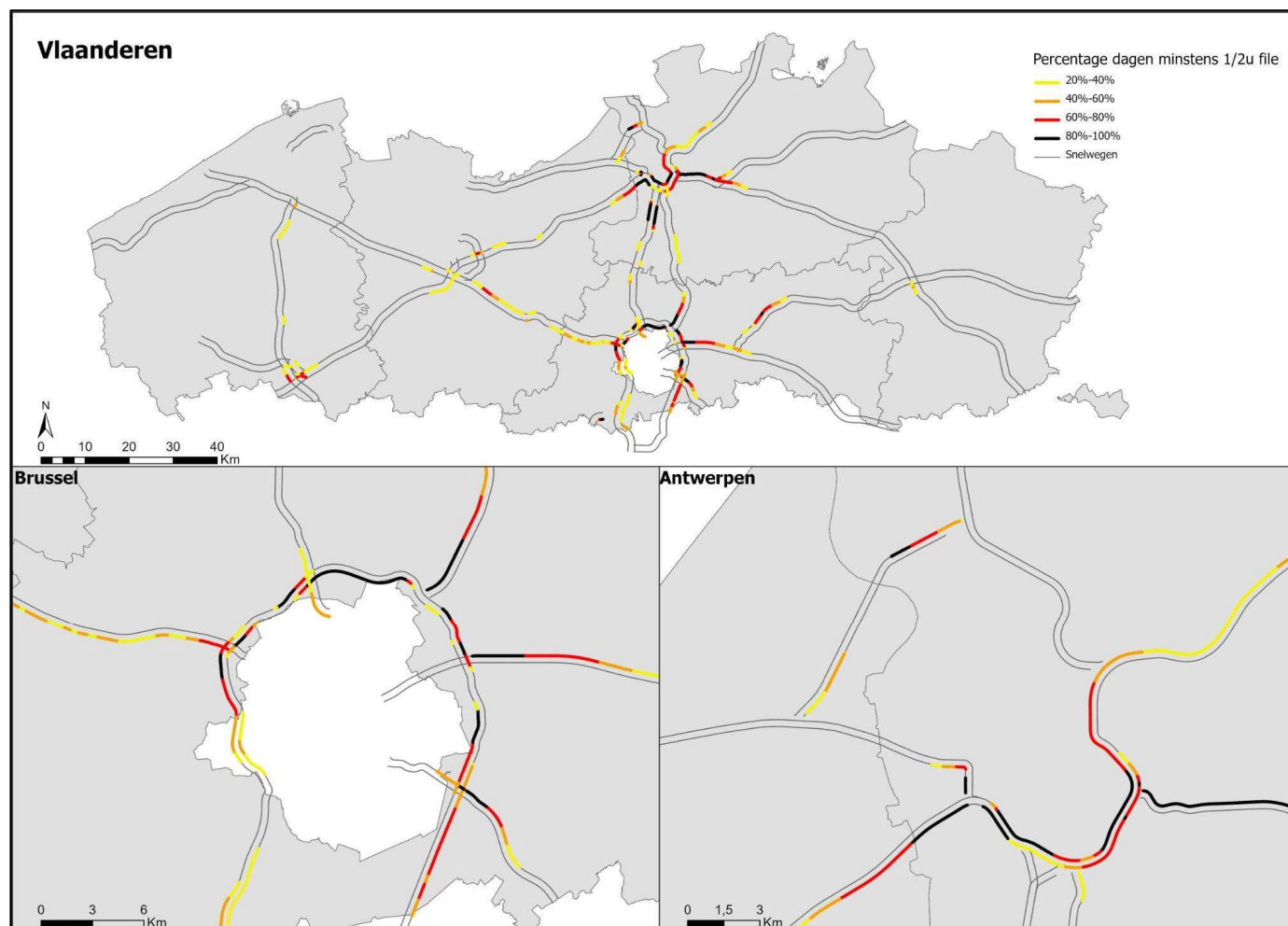
In dit hoofdstuk wordt de structurele congestie op het Vlaamse snelwegennet ruimtelijk gesitueerd tijdens enerzijds de ochtendspits en anderzijds de avondspits.

Dit betreft een analyse voor werkdagen buiten de schoolvakantie in 2025 waarbij per locatie werd nagegaan gedurende hoeveel procent 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. Wegen waar tijdens een groot deel van de werkdagen file staat, worden aanzien als structurele filezones.

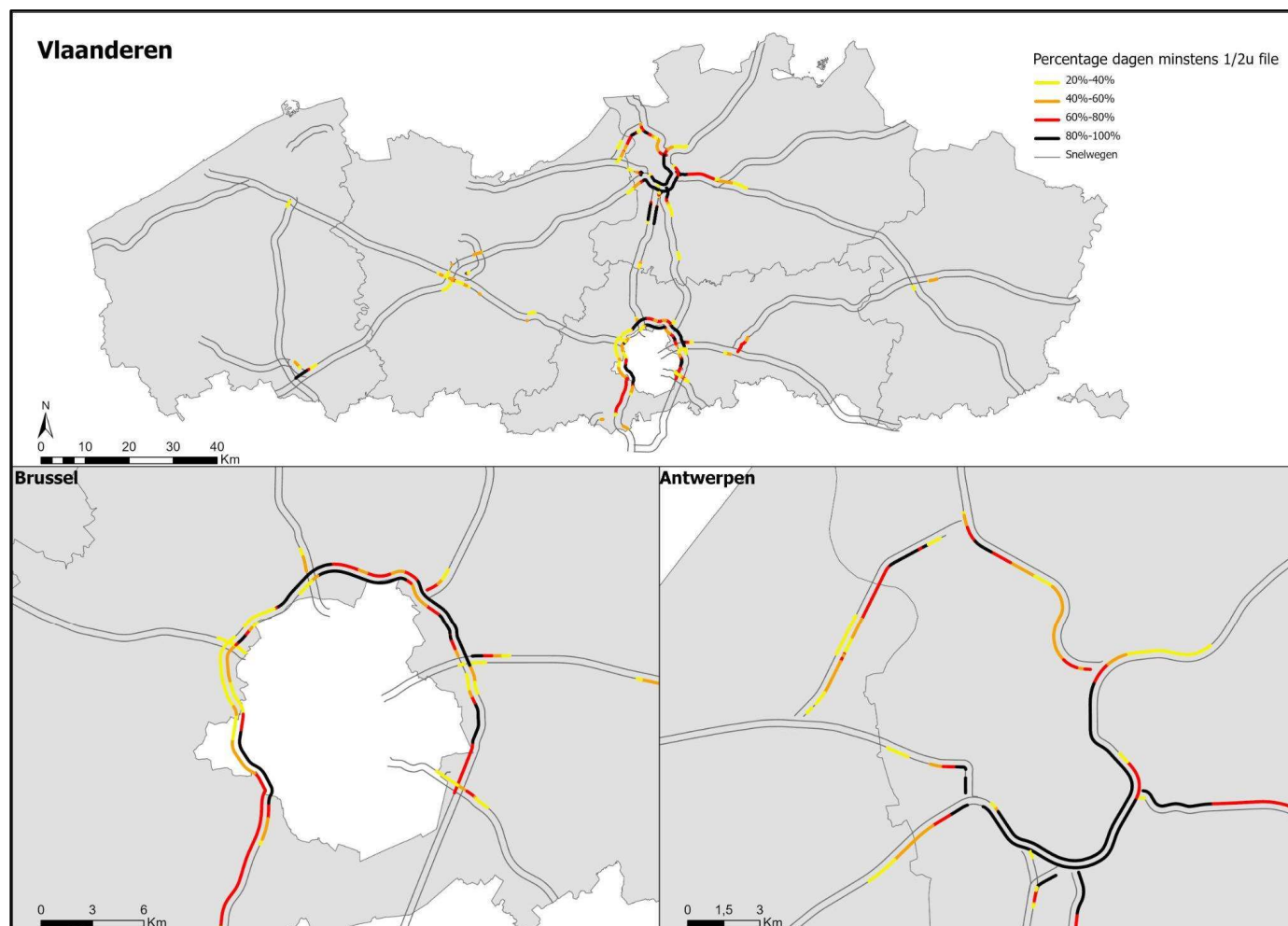
Op onderstaande figuren 23 en 24 valt op dat de zones waar op 80% of meer van de werkdagen een file van minstens 30 minuten staat zich situeren op de R0 en de R1 (en in beperkte mate de R2), en de toegangswegen naar deze ringwegen (bvb E17, E313). De locaties van deze zwarte segmenten zijn vergelijkbaar tijdens de beide spitsperiodes, maar het aandeel zwarte segmenten is ruimer in de avondspits dan in de ochtendspits.

Richting de Brusselse Ring, staan er tijdens de ochtendspits structurele files richting ring op de E19, de E40 komende uit Luik en de E411. Voor de avondspits is er nabij Brussel enkel een korte structurele file op de E40 komende uit Luik. Voor de Antwerpse regio zijn er zowel tijdens de ochtendspits als tijdens de avondspits structurele files richting Antwerpen op de E17 en op de E313. De file op de E17 is beperkter tijdens de avondspits dan tijdens de ochtendspits.

Naast deze ringwegen en de aansluitingen hierop staan er structurele files op de A12 ter hoogte van Wilrijk (beide richtingen, beide spitsperiodes), nabij Kortrijk (beide spitsperiodes maar andere locaties), op de E314 richting Leuven in de ochtendspits en richting Lummen tijdens de avondspits. Tijdens de ochtendspits is er daarnaast nog een structurele filezone op de E40 ter hoogte van Wetteren richting Gent.



Figuur 23: Situering structurele files tijdens de ochtendspits (percentage van de werkdagen excl. schoolvakantie met minstens een half uur file)

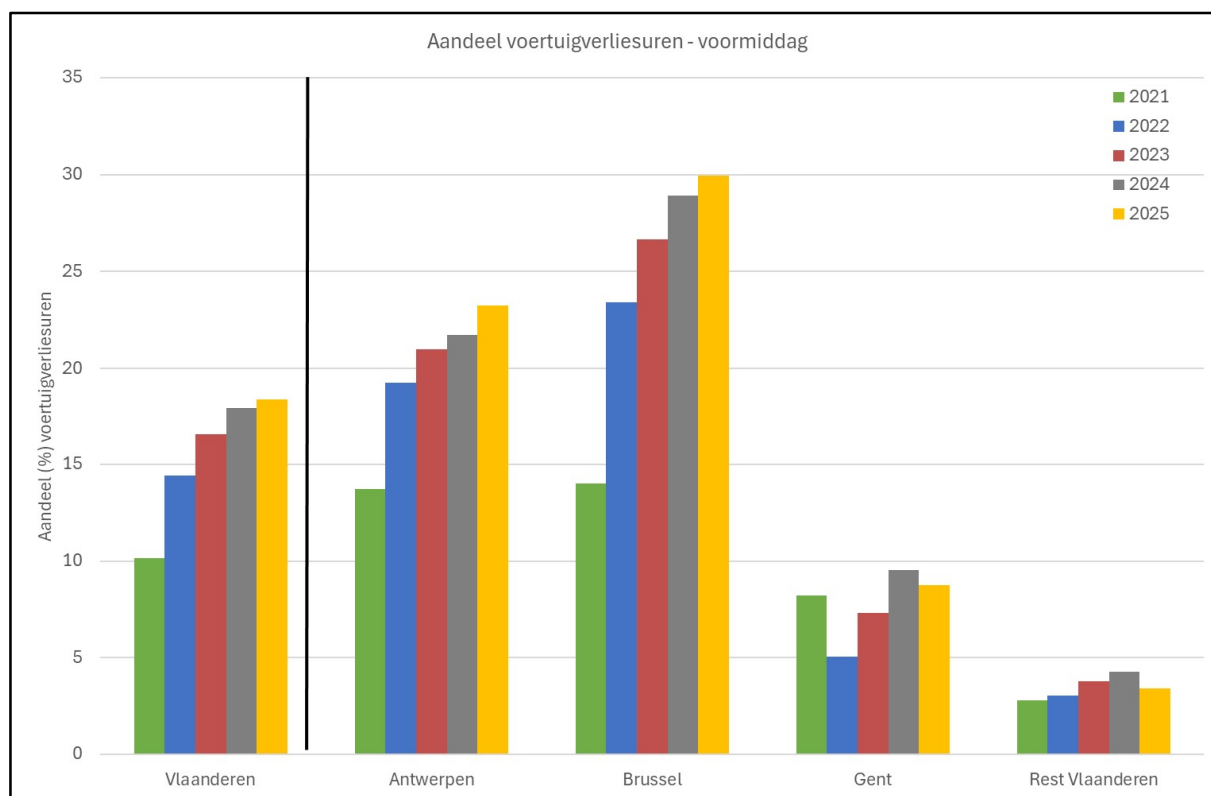


Figuur 24: Situering structurele files tijdens de avondspits (percentage van de werkdagen excl. schoolvakantie met minstens een half uur file)

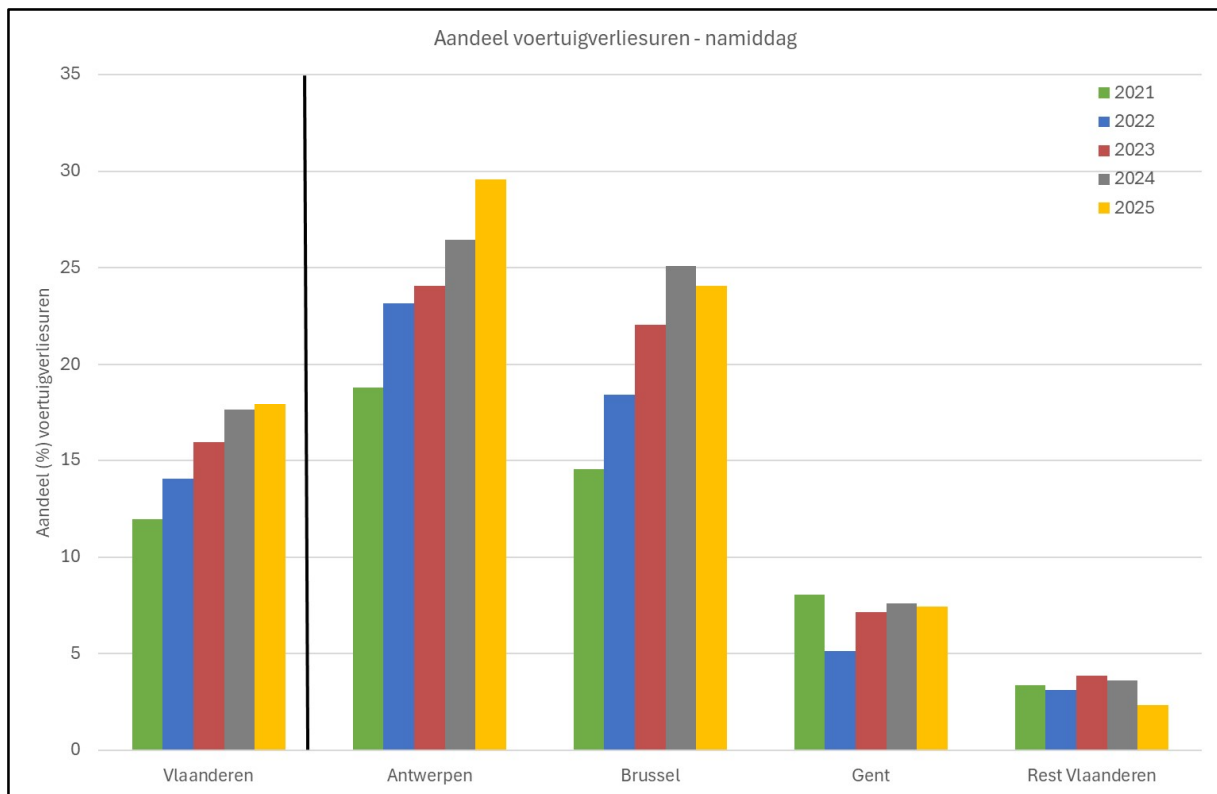
9 VOERTUIGVERLIESUREN

De indicator voertuigverliesuren kwantificeert de tijd die de voertuigen samen verliezen tijdens hun rit op de snelweg ten gevolge van vertraagd verkeer of fileverkeer. Deze indicator houdt hiervoor rekening met verscheidene aspecten van de vertragingen en files, namelijk de duur, de lengte, de snelheid in de file en het aantal betrokken voertuigen. Hierdoor wordt hij beschouwd als de beste indicator voor het beschrijven van de verkeersafwikkeling.

Het aantal voertuigverliesuren hangt nauw samen met het aantal gepresteerde voertuigen. Een gebied met een hoog aantal gepresteerde voertuigen, heeft potentieel ook een hoog aantal verliesuren. Anderzijds, wanneer een regio met een laag aantal gepresteerde voertuigen toch een hoog aantal voertuigverliesuren heeft, dan kan dit aanzien worden als ernstig. Om deze reden wordt in dit hoofdstuk het aandeel voertuigverliesuren (%) gerapporteerd in het totaal van de gepresteerde voertuigen voor het Vlaamse snelwegennet in zijn totaliteit, evenals voor de invloedsgebieden (voor de afbakening van deze gebieden, zie Appendix). De evolutie wordt beoordeeld door het aandeel voertuigverliesuren te vergelijken sinds 2021.



Figuur 25: Evolutie Aandeel (%) voertuigverliesuren tijdens werkdagen (excl schoolvakantie) t.o.v. gepresteerde voertuigen per invloedsgebied - voormiddag



Figuur 26: Evolutie Aandeel (%) voertuigverliesuren tijdens werkdagen (excl schoolvakantie) t.o.v. gepresteerde voertuiguren per invloedsgebied - namiddag

Op basis van bovenstaande figuren, kunnen volgende zaken vastgesteld worden:

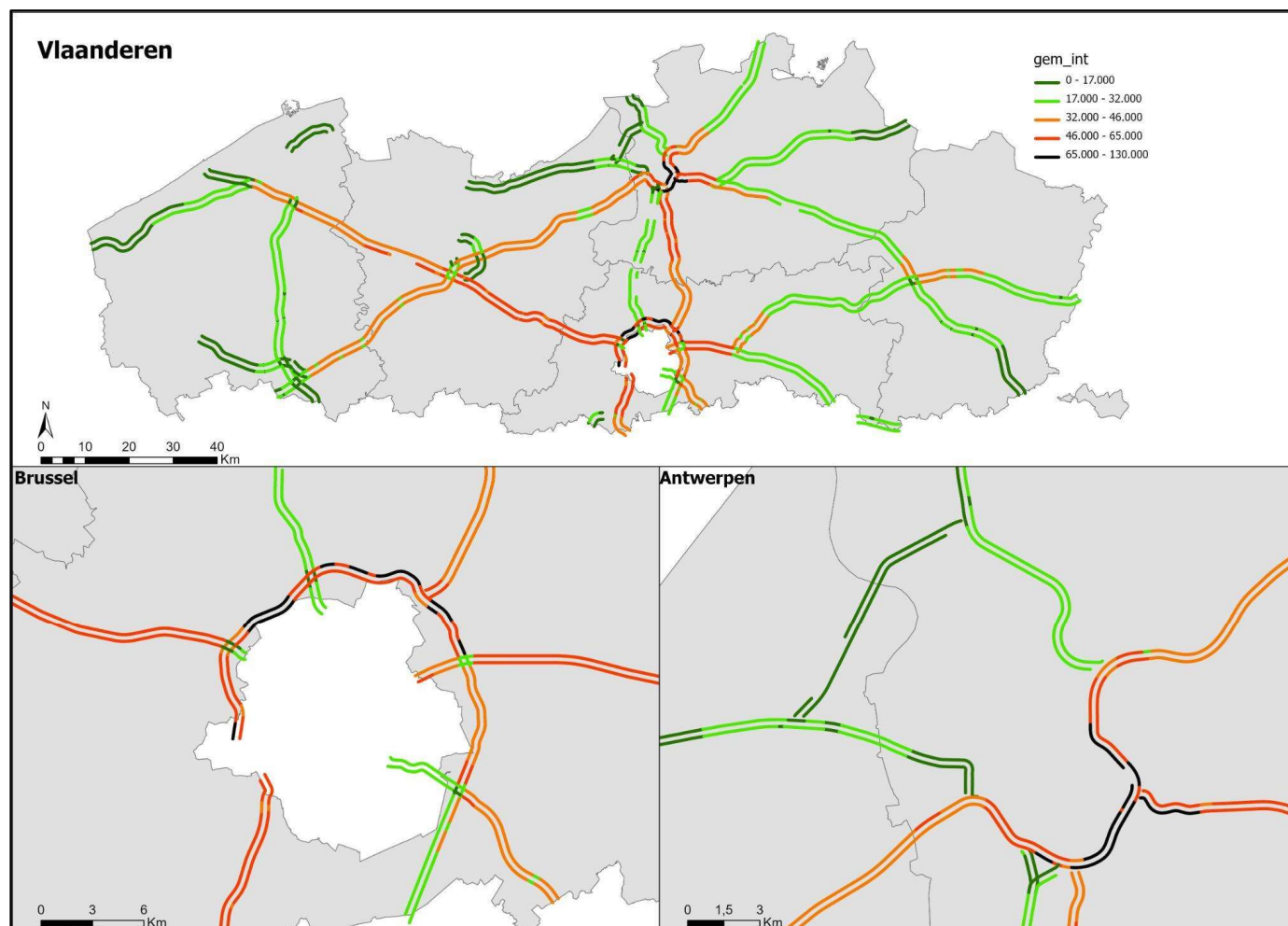
- het grootste aandeel voertuigverliesuren tijdens werkdagen situeert zich in de invloedsgebieden Antwerpen en Brussel, waar telkens minstens 20% van de gepresteerde voertuiguren verliesuren zijn.
- tijdens de voormiddag is het aandeel voertuigverliesuren in 2025 verder toegenomen ten opzichte van 2024 voor de invloedsgebieden Antwerpen en Brussel, en voor Vlaanderen in zijn totaliteit. Voor de invloedsgebieden Gent en Rest Vlaanderen, was er een afname van het aandeel voertuigverliesuren ten opzichte van 2024.
- voor de namiddag ziet de evolutie er anders uit, enkel in het invloedsgebied Antwerpen was er een stijging in het aandeel voertuigverliesuren ten opzichte van 2024, voor de andere invloedsgebieden was er een daling. Door de sterke stijging in het invloedsgebied Antwerpen, is er voor Vlaanderen in zijn totaliteit een zeer lichte toename voor de namiddaguren.
- in 2025 is in Antwerpen 23% van de gepresteerde voertuiguren in de voormiddag verliestijd en 30% in de namiddag
- in 2025 is in Brussel 30% van de gepresteerde voertuiguren in de voormiddag verliestijd en 24% in de namiddag
- voor het invloedsgebied Gent is het aandeel voertuigverliesuren de voorbije jaren sterk beïnvloed door grote wegenwerken, waardoor er een minder duidelijk evolutie is dan voor de andere invloedsgebieden. In 2025 was 9% van de gepresteerde voertuiguren in de voormiddag verliestijd, voor de namiddag bedroeg dit 7%
- voor het invloedsgebied 'Rest Vlaanderen' blijft het aandeel voertuigverliestijd de voorbije vijf jaar steeds onder de 5%

10 WEEKENDVERKEER

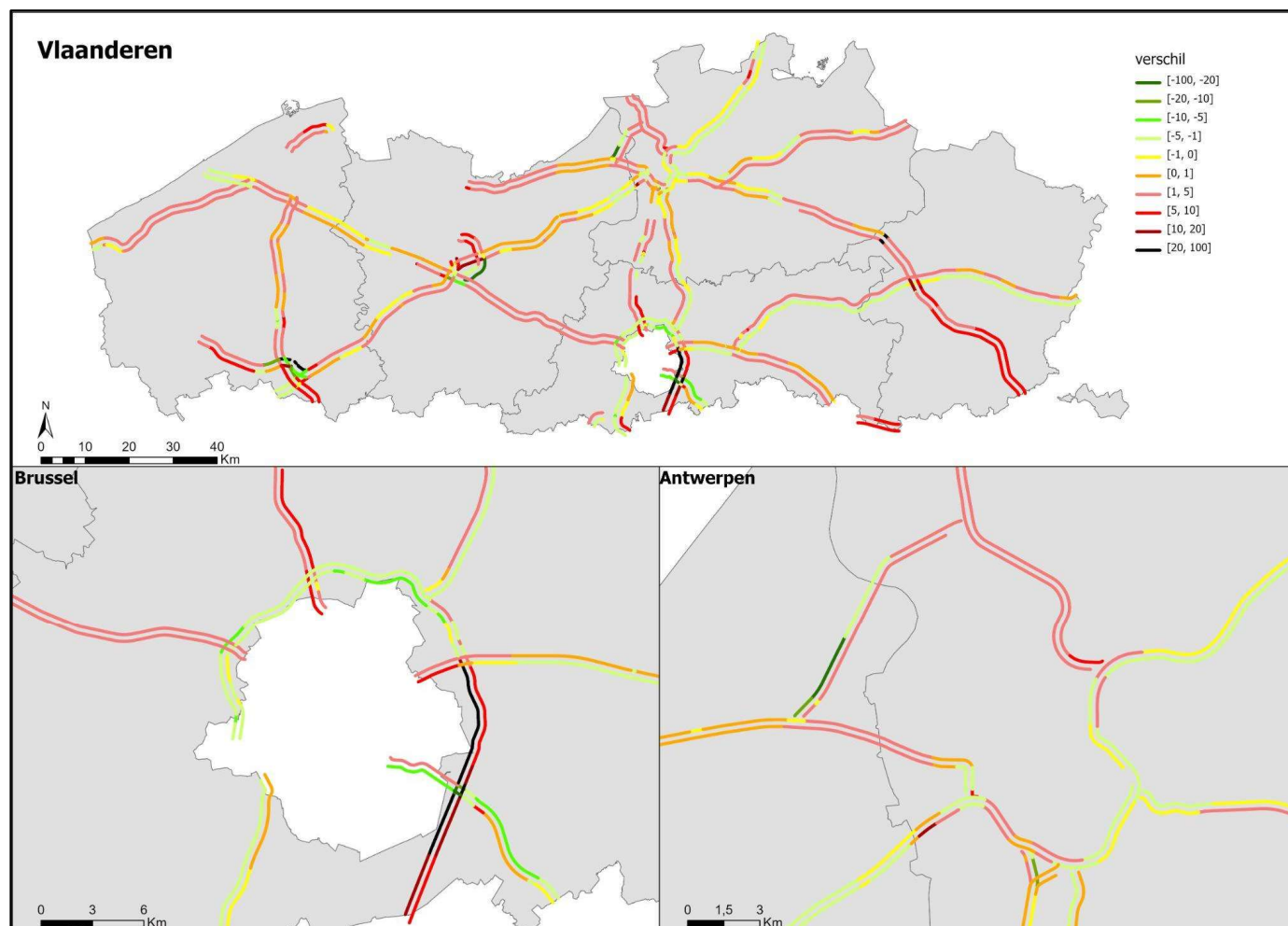
Voorgaande hoofdstukken bespreken het verkeersbeeld tijdens de werkweek. De laatste jaren is er echter ook een toename van het verkeer en de files tijdens het weekend waargenomen. Dit hoofdstuk bespreekt specifiek het verkeersbeeld tijdens het weekend.

10.1 VERKEERSVOLUME WEEKEND

Omdat het aandeel vrachtverkeer beperkt is tijdens het weekend, wordt enkel het verkeersvolume van het niet-vrachtverkeer besproken.



Figuur 27: Gemiddeld aantal niet-vrachtwagens per wegsegment (weekenddagen)



Figuur 28: Verkeersevolutie niet-vrachtverkeer per wegsegment op weekenddagen in 2024 ten opzichte van 2023

Tabel 12: Top 10 drukste wegsegmenten niet-vrachtwagens

Top 10 drukste wegsegmenten niet-vrachtwagens weekenddagen 2024 en 2025				
	weg	wegsegment en rijrichting	aantal/dag	
			2025	2024
1	R1 (1)	Berchem > Borgerhout	108 324	109 143
2	R1 (2)	Borgerhout > Berchem	107 617	108 726
3	R1 (3)	Borgerhout > Antwerpen-Oost	106 172	107 005
4	R1 (5)	Berchem > Antwerpen-Zuid	97 856	99 564
5	R1 (4)	Antwerpen-Zuid > Berchem	97 048	99 773
6	R1 (7)	Borgerhout tussen afrit en oprit (buitenring)	93 484	94 051
7	R1 (6)	Oprit E313 > oprit Borgerhout (binnenring)	89 751	94 460
8	RO (8)	Wemmel > UZ Jette	88 953	91 486
9	RO (10)	Zaventem > Machelen	85 614	83 207
10	R1 (11)	Antwerpen-Oost > Deurne	81 457	83 185

(xx) = positie in 2024

- de 10 drukste segmenten voor niet-vrachtverkeer tijdens het weekend, zijn nagenoeg allemaal ook terug te vinden in de top 10 van drukste segmenten tijdens de werkweek (zie hoofdstuk 2.2), weliswaar in een andere volgorde
- de intensiteiten tijdens het weekend zijn iets hoger dan tijdens de week. Dit kan verklaard worden door twee zaken: enerzijds is de hoeveelheid vrachtverkeer beperkter tijdens het weekend waardoor er meer capaciteit is voor het niet-vrachtverkeer. Anderzijds zijn er tijdens de werkweek meer files, waardoor de capaciteit van de weg lager is dan tijdens het weekend.
- Figuur 27, die het verkeersvolume van het niet-vrachtverkeer tijdens het weekend weergeeft, is zeer vergelijkbaar met figuur 3 uit hoofdstuk 2.2 welke de verkeersvolumes van het niet-vrachtverkeer weergeeft tijdens de werkweek. De meer drukke segmenten tijdens de week hebben ook hogere intensiteiten tijdens het weekend. Hierbij valt ook op dat in het invloedsgebied Antwerpen de intensiteiten tijdens het weekend nog hoger zijn dan tijdens de week.
- de evolutie in het verkeersvolume tijdens het weekend is eveneens zeer gelijkend aan de evolutie van het verkeersvolume tijdens de werkweek (hoofdstuk 2.2). Hierbij valt op dat op de drukste segmenten (Figuur 27) de stijging beperkt is of er zelfs een daling is. Op de plaatsen met lagere intensiteiten, zijn er tijdens het weekend wel op verschillende plaatsen stijgingen met meer dan 5% (bvb de E313 tussen het knooppunt Lummen en de grens met Wallonië).
- De plaatsen met een zeer sterke stijging of daling in het verkeersvolume tijdens het weekend houden vaak verband met grote wegenwerken, namelijk de werken aan de Leonardtunnel op de R0, de werken aan de Beverentunnel op de R2, of de werken op de E411.

10.2 VERZADIGINGSGRAAD WEEKEND

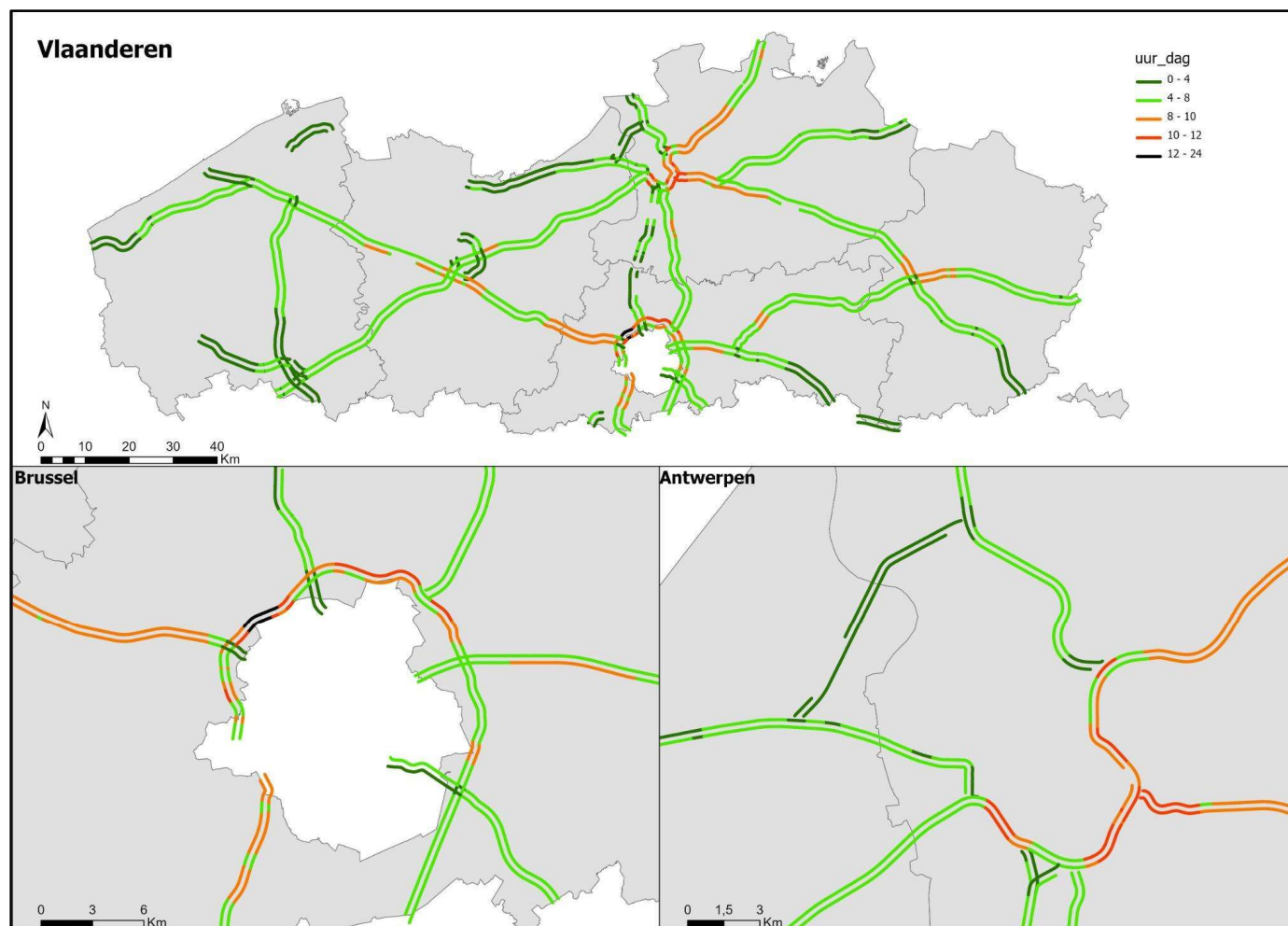
In dit deel wordt nagegaan hoe de verkeersvolumes besproken in hoofdstuk 10.1 zich verhouden tot de beschikbare wegcapaciteit. Dit wordt de verzadigingsgraad genoemd of ook wel de relatieve benutting van het wegsegment.

De kaarten en tabellen met de verkeersvolumes in hoofdstuk 10.1 houden geen rekening met het aantal beschikbare rijstroken, dat verschilt van weg tot weg. Hierdoor kan eenzelfde verkeersvolume op de ene locatie

geen probleem stellen, terwijl dat wel het geval kan zijn op een andere locatie (met minder rijstroken). Om dit beter in kaart te brengen, wordt gekeken naar de verzadigingsgraad.

Voor het berekenen van de verzadigingsgraad, worden niet enkel de intensiteiten van het niet-vrachtverkeer in rekening gebracht, maar ook de intensiteiten van het vrachtverkeer (niet afzonderlijk gepubliceerd in dit rapport). De verzadigingsgraad wordt afgeleid uit het aantal personenwagenequivalenten (pwe) (definitie zie Appendix) en wordt uitgedrukt in aantal uur per dag. Een segment wordt als verzadigd beschouwd wanneer de verzadigingsgraad 10 uur per dag of meer bedraagt.

10.2.1 VERZADIGINGSGRAAD PER SEGMENT

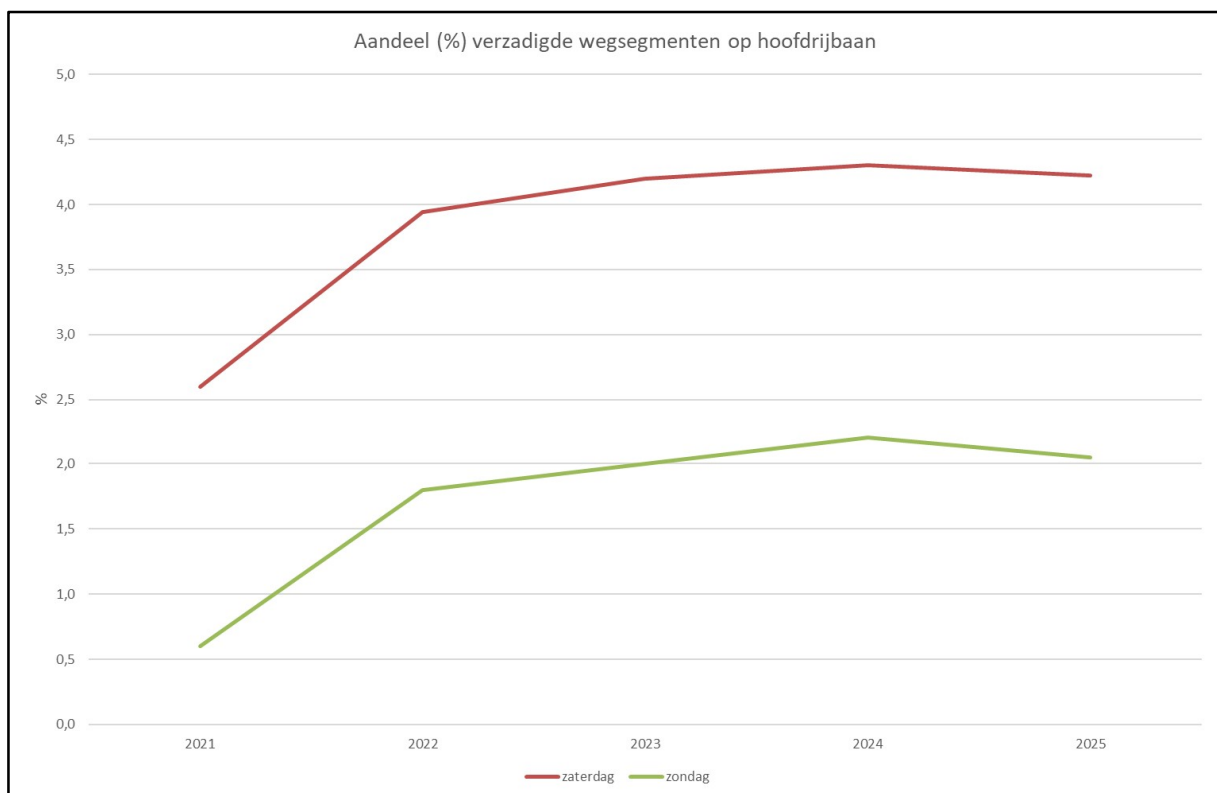


Figuur 29: Gemiddelde verzadigingsgraad of relatieve benutting per wegsegment (weekenddagen)

In vergelijking met de resultaten voor de weekdays (hoofdstuk 2.5) is het aandeel verzadigde wegen veel beperkter tijdens het weekend, maar niet onbestaand. Op de Brusselse Ring zijn er ook tijdens het weekend segmenten met een verzadigingsgraad boven de 12 uur/dag (zwart lijnen op de kaart) tussen Strombeek-Bever en Groot-Bijgaarden. Daarnaast zijn er ook nog een heel aantal segmenten met een verzadigingsgraad tussen 10 en 12 uur/dag. Deze bevinden zich op de Brusselse Ring (tussen Machelen en Strombeek-Bever) en de Antwerpse Ring, maar ook op de E313 tussen Wommelgem en de Antwerpse Ring.

Ondanks de hogere intensiteit van het niet-vrachtverkeer tijdens het weekend dan tijdens de werkweek, is de verzadigingsgraad tijdens het weekend op veel segmenten toch lager dan tijdens de werkweek. Dit kan verklaard worden doordat de verzadigingsgraad berekend wordt door rekening te houden met de intensiteiten uitgedrukt in pwe (pwe = intensiteit niet-vracht + 2x intensiteit vracht). De intensiteiten van het vrachtverkeer liggen tijdens het weekend beduidend lager, waardoor de intensiteiten uitgedrukt in pwe eveneens een stuk lager liggen. Hierdoor zijn de wegen tijdens het weekend minder verzadigd als tijdens de week, ondanks de hogere intensiteit van het niet-vrachtverkeer.

10.2.2 VERZADIGINGSGRAAD GLOBAAL



Figuur 30: Aandeel verzadigde wegsegmenten op de hoofdrijbaan tijdens het weekend

- tijdens weekenddagen is het aandeel verzadigde wegsegmenten veel beperkter dan op werkdagen (i.e. 21,0% in 2025)
- Sinds 2021 was er jaar na jaar een stijging in het aandeel verzadigde segmenten op zaterdag en zondag. In 2025 is er een einde gekomen aan deze stijging, en werd er een zeer beperkte daling genoteerd.
- op zaterdag bedroeg in 2025 het aandeel verzadigde wegsegmenten 4,2%, en op zondag 2,1%

- gezien een verzadigd segment bij een kleine verstoring (ongeval, wegenwerken,...) gevoelig is voor files, is de kans op files tijdens weekenddagen niet onbestaande. Deze zal gezien het beperkter aantal verzadigde segmenten wel beperkter zijn dan tijdens de werkdagen.

10.3 VERKEERSPRESTATIES: EVOLUTIE WEEKEND

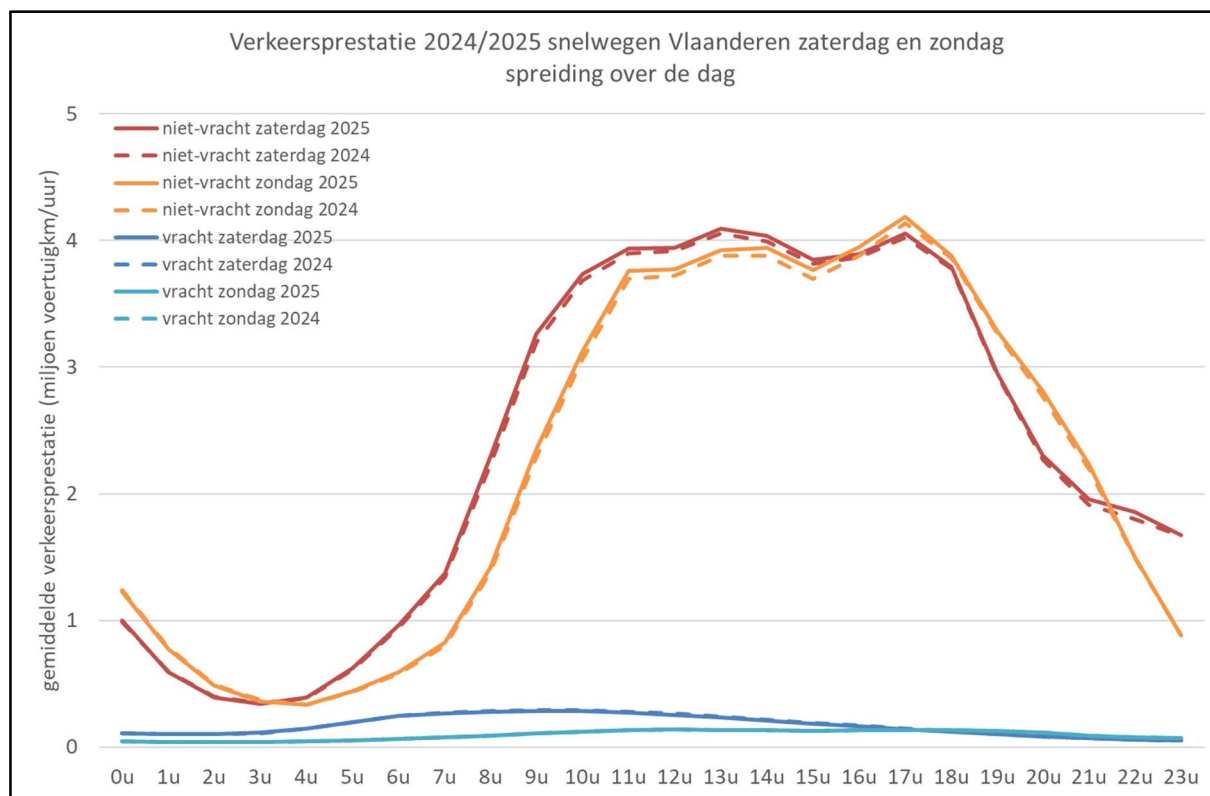
In hoofdstuk 10.1 werd het verkeersvolume (= aantal voertuigen) tijdens het weekend per segment gerapporteerd. Om het verkeer op grotere stukken weg of gebieden in kaart te kunnen brengen maken we gebruik van de verkeersprestatie, waarbij zowel het verkeersvolume als de lengte van de segmenten in rekening genomen wordt (zie Appendix voor de definitie). De verkeerstellingen van alle wegsegmenten worden 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. De aggregatie tot één cijfer voor verkeersprestatie voor een invloedsgebied (zie Appendix voor de definitie en afbakening van de invloedsgebieden) of Vlaanderen in zijn geheel, zorgt ervoor dat de hoeveelheid verkeer in een bepaald gebied eenvoudig kan vergeleken worden tussen verschillende periodes. Onderstaande tabel geeft een procentuele vergelijking tussen 2025 en 2024, waardoor de toe- of afname van het verkeer in kaart wordt gebracht.

Tabel 13: Verkeersevolutie (%) op jaarbasis

Verkeersevolutie (%) op jaarbasis 2025 t.o.v. 2024 weekend, per invloedsgebied						
Invloedsgebied	niet-vracht		vracht		totaal	
	zaterdag	zondag	zaterdag	zondag	zaterdag	zondag
Vlaanderen	1,17	1,32	-1,43	0,05	0,99	1,27
Antwerpen	-0,50	0,58	0,79	2,57	-0,39	0,68
Brussel	1,30	1,02	-6,27	-5,42	0,93	0,84
Gent	2,26	2,28	-0,74	0,91	2,02	2,21
Rest Vlaanderen	1,90	1,71	-0,90	0,26	1,70	1,65

- Voor Vlaanderen in zijn totaliteit is er op zaterdag een toename van niet-vrachtverkeer en een afname van vrachtverkeer. Op zondag is er een toename van niet-vrachtverkeer en een beperkte toename van vrachtverkeer.
- de toename voor Vlaanderen voor niet-vrachtverkeer is groter op zondag dan op zaterdag
- de cijfers voor zaterdag zien er anders uit voor het invloedsgebied Antwerpen dan voor de andere gebieden, namelijk een daling in het niet-vrachtverkeer en een stijging van het vrachtverkeer
- de grootste toename in het weekendverkeer voor niet-vrachtverkeer vond plaats in de invloedsgebieden Gent en Rest Vlaanderen, waar er een toename was op zaterdag van 2,26% en 1,90%, respectievelijk, en op zondag van 2,28% en 1,71%, respectievelijk.
- in tegenstelling tot de andere invloedsgebieden, was er op zondag een daling van het vrachtverkeer in het invloedsgebied Brussel
- voor het totaal verkeer was er een toename voor beide weekenddagen voor alle invloedsgebieden, met een uitzondering voor zaterdag in het invloedsgebied Antwerpen

10.4 VERKEERSPRESTATIE: SPREIDING OVER DE DAG TIJDENS HET WEEKEND



Figuur 31: Verkeersprestatie snelwegen - variatie over de uren van de dag tijdens het weekend

- de spreiding van het niet-vrachtverkeer over de dag kent tijdens het weekend een ander verloop dan tijdens de werkdagen (zie hoofdstuk 4.3)
- in vergelijking met werkdagen, komt het niet-vrachtverkeer later op gang op zaterdag, en zelfs nog later op zondag
- tijdens weekenddagen zijn er geen spitsperiodes
- de toename in niet-vrachtverkeer ten opzichte van 2024 is kleiner tijdens de nachtelijke uren op zaterdag en zondag dan tijdens de uren overdag
- de verkeersprestatie van het vrachtverkeer is zeer beperkt tijdens het weekend
- op zaterdag is de verkeersprestatie van het vrachtverkeer het hoogst tijdens de voormiddag
- op zondag is de hoeveelheid vrachtverkeer nagenoeg stabiel tussen 10u en 19u

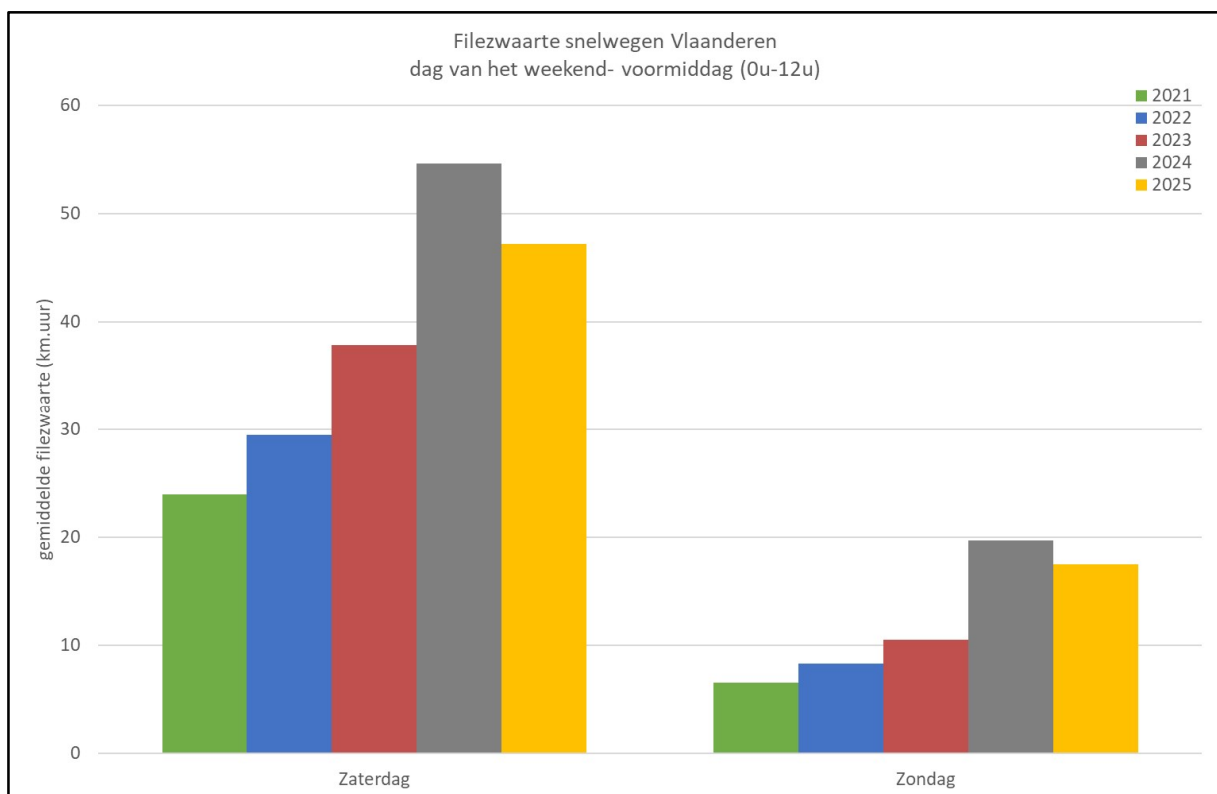
10.5 FILELENGTE WEEKEND

Tabel 14: Gemiddelde filelengte snelwegen 2025 versus 2024

Gemiddelde filelengte snelwegen Vlaanderen 2025 versus 2024						
dagtype	voormiddag		namiddag		dag	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
zaterdag	29	28	38	39	39	40
zondag	16	15	36	38	37	38

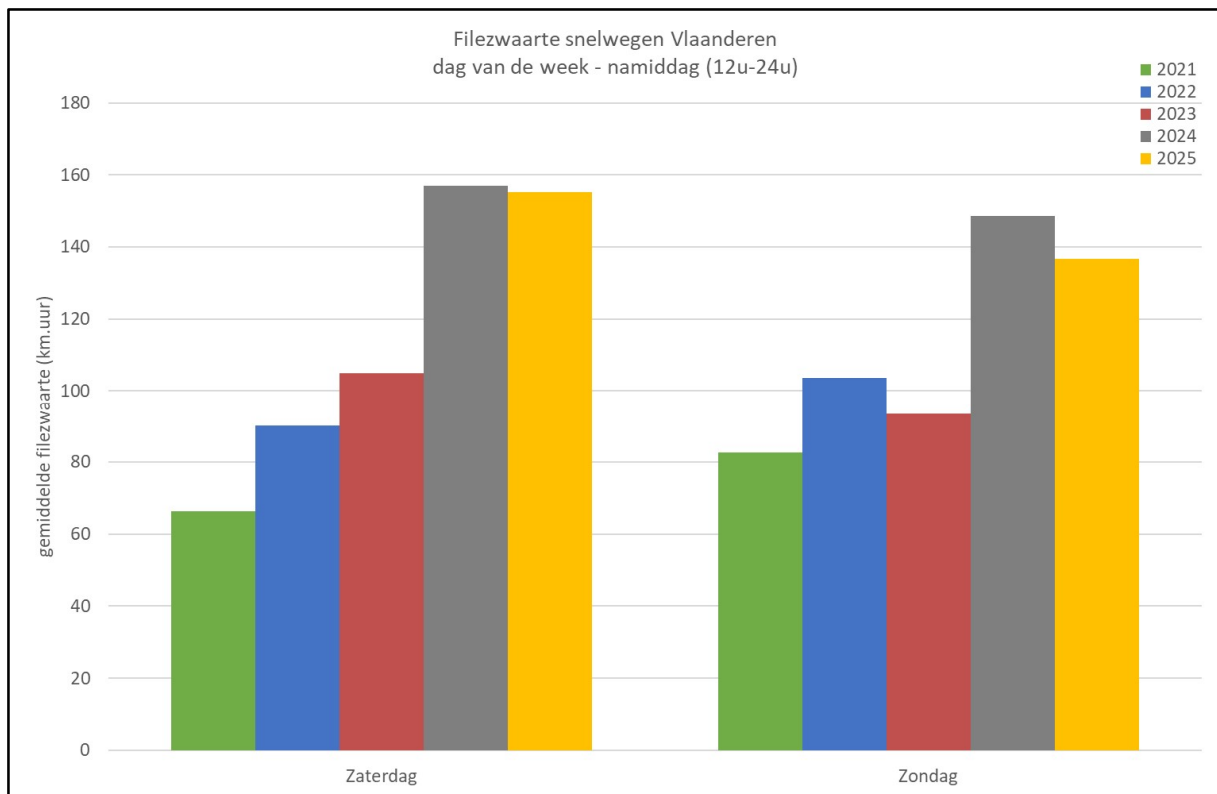
- de filelengte is tijdens het weekend veel beperkter dan tijdens de weekdays. Dit kan verklaard worden door het beperkte aandeel verzadigde wegen tijdens het weekend (zie hoofdstuk 10.2.2)
- tijdens de weekends zijn de files langer in de namiddag, dan in de voormiddag
- de files zijn het kortst op zondagvoormiddag
- de gemiddelde filelengte in 2025 is zeer vergelijkbaar met de gemiddelde filelengte in 2024 op zowel zaterdag als zondag. In de voormiddag was er een beperkte toename in de lengte, terwijl er in de namiddag een beperkte daling in de lengte was

10.6 FILEZWAARTE WEEKEND: EVOLUTIE



Figuur 32: Filezwaarte Vlaanderen tijdens het weekend - voormiddag (0-12u)

- de filezwaarte tijdens de voormiddag is beduidend kleiner tijdens het weekend dan tijdens de week (zie hoofdstuk 6.2)
- de filezwaarte tijdens de voormiddagen in het weekend is beduidend groter op zaterdag dan op zondag
- na de stevige toename in filezwaarte op zaterdag en zondag in 2024, was er opnieuw een afname in 2025. De gemiddelde filezwaarte lag op beide dagen nog wel hoger dan in 2023.



Figuur 33: Filezwaarte Vlaanderen tijdens het weekend - namiddag (12-24u)

- de filezwaarte tijdens de namiddag is veel beperkter tijdens het weekend dan tijdens de week (zie hoofdstuk 6.2)
- de filezwaarte tijdens het weekend ligt hoger in de namiddag (figuur 33) dan in de voormiddag (figuur 32)
- voor de avonden ligt de filezwaarte op zaterdag hoger dan op zondag, maar het verschil tussen beide weekenddagen is kleiner dan tijdens de voormiddag
- na een sterke stijging in de filezwaarte op zaterdag- en zondagnamiddag in 2024, bleef deze in 2025 nagenoeg op hetzelfde niveau als in 2024 op zaterdag en was er slechts een beperkte daling op zondag. De filezwaarte in 2025 ligt een stuk hoger dan de waarden in de periode 2021-2023.

11 (HINDER)ONGEVALLEN

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

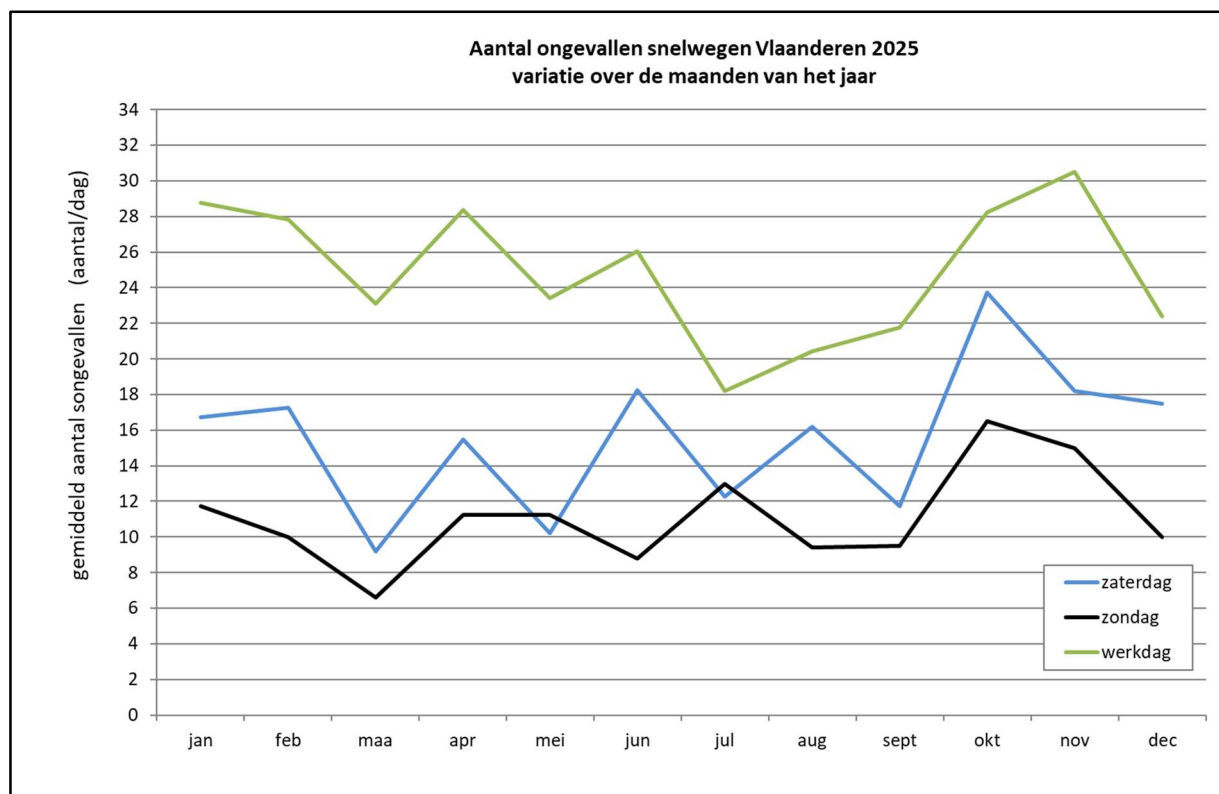
Het dient te worden benadrukt dat dit ongetwijfeld niet alle verkeersongevallen zijn. Immers ongevallen met enkel blikshade en zonder noemenswaardige verkeershinder worden mogelijk niet altijd opgemerkt en daardoor ook niet geregistreerd. Daarom wordt soms ook de term hinderongevallen gebruikt.

Hoofdstuk 11.1 focust op het aantal ongevallen op het snelwegennet in zijn totaliteit.

Hoofdstuk 11.2 focust op het aantal ongevallen per invloedsgebied.

11.1 AANTAL (HINDER)ONGEVALLEN VLAANDEREN

11.1.1 VARIATIE OVER DE MAANDEN

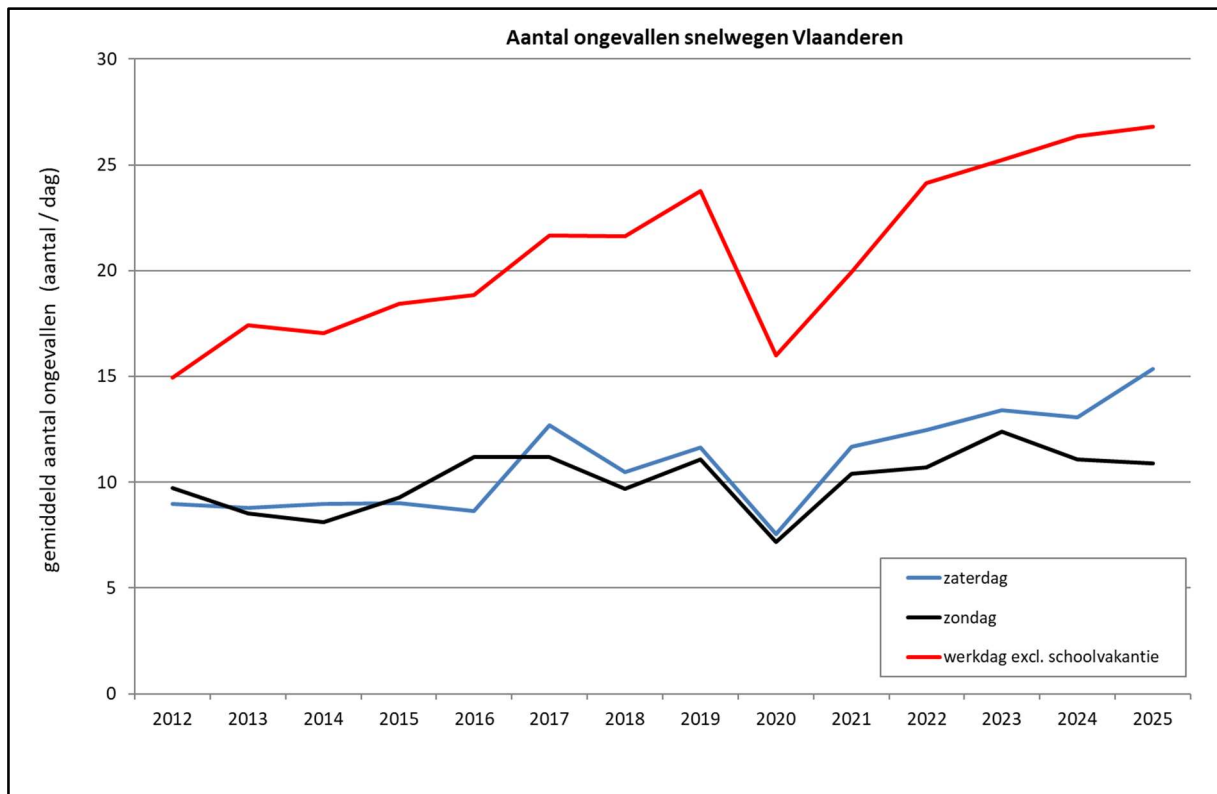


Figuur 34: Gemiddeld aantal ongevallen per dag op de snelwegen, variatie over de maanden

Op werkdagen in 2025 varieerde het gemiddeld aantal hinderongevallen per werkdag sterk over de verschillende maanden. Tijdens de zomermaanden is het aantal ongevallen lager dan tijdens de rest van het jaar. De laagste waarde werd opgemeten tijdens de maand juli, met gemiddeld 18 hinderongevallen per dag. De hoogste waarde was in november met gemiddeld 30 ongevallen per dag.

Het aantal ongevallen tijdens het weekend is beduidend lager dan tijdens de werkweek. De maanden met een hoog aantal ongevallen op zaterdag, hebben meestal ook een hoog aantal ongevallen tijdens de weekdagen. De hoogste waarden zijn waargenomen tijdens het najaar.

11.1.2 LANGETERMIJNEVOLUTIE / MEERJARENEVOLUTIE



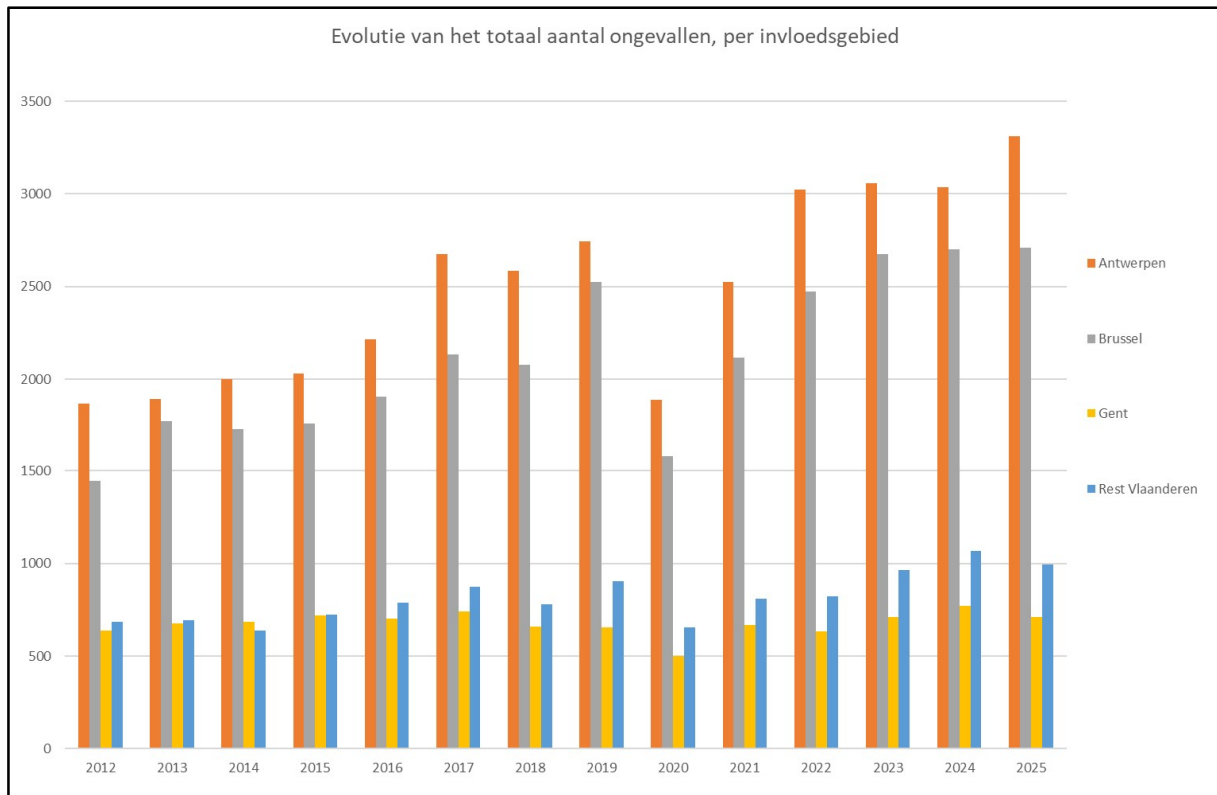
Figuur 35: Gemiddeld aantal ongevallen per dag op de snelwegen, jaarevolutie

Op werkdagen vertoont het gemiddeld aantal (hinder)ongevallen een quasi continu stijgende trend van 15 per dag in 2012 naar 24 per dag in 2019. Ten gevolge van de covid-maatregelen was er een sterke afname naar 16 per dag in 2020, gevolgd door opnieuw een toename vanaf 2021. De stijgende trend van voor covid is opnieuw zichtbaar vanaf 2021. Het gemiddeld aantal ongevallen op werkdagen (exclusief schoolvakanties) bedroeg in 2025 27 ongevallen per dag. Het kan niet uitgesloten worden dat de stijging sinds 2012 mede veroorzaakt wordt door een verbeterde registratie.

Op zaterdag en zondag varieert het aantal doorgaans tussen 9 à 12 (hinder)ongevallen per dag. Na een daling in 2020, zit het aantal ongevallen sinds 2021 tijdens het weekend terug op hetzelfde niveau als voor de covid-pandemie. Het gemiddeld aantal ongevallen op zaterdag is in 2025 sterk gestegen tot gemiddeld 15 ongevallen per dag.

11.2 AANTAL (HINDER)ONGEVALLEN PER INVLOEDSGEBIED

Het aantal (hinder)ongevallen per invloedsgebied wordt met elkaar vergeleken waarbij alle ongevallen per jaar in rekening werden genomen.



Figuur 36: Totaal aantal ongevallen per invloedsgebied, jaarevolutie

Het hoogste aantal ongevallen wordt waargenomen in het invloedsgebied Antwerpen, gevolgd door het invloedsgebied Brussel. In vergelijking met 2024 is het aantal ongevallen toegenomen in het invloedsgebied Antwerpen. Met 3313 ongevallen in dit invloedsgebied werd in 2025 de hoogste waarde ooit gemeten. Dit komt overeen met gemiddeld 9.1 ongevallen per dag. Voor de andere invloedsgebieden bleef het aantal ongevallen nagenoeg constant. In het invloedsgebied Brussel werden in totaal 2708 hinderongevallen geregistreerd, wat overeenkomt met gemiddeld 7,4 ongevallen per dag. Voor het invloedsgebied Gent werden 709 ongevallen geregistreerd (gemiddeld 1,9 per dag), en voor het invloedsgebied Rest Vlaanderen 993 (gemiddeld 2,7 per dag).

12 SAMENVATTING

De cijfers voor Vlaanderen tonen in 2025 een toename in de verkeersprestatie (hoofdstuk 4.4), en een afname van de filezwaarte (hoofdstuk 6.3). Deze algemene cijfers voor Vlaanderen moeten echter sterk genuanceerd worden door verschillen in de resultaten voor de verschillende dagdelen (voormiddag versus namiddag) en voor de verschillende invloedsgebieden.

De toename van de verkeersprestatie op werkdagen bedroeg +1,39% (hoofdstuk 4.4). Dit algemene cijfer voor Vlaanderen moet echter sterk genuanceerd worden. Terwijl het niet-vrachtverkeer een stijging kende met +1,83%, was er voor het vrachtverkeer een daling met -0,51%. Daarnaast is het beeld ook verschillend voor de verschillende invloedsgebieden rond de grote Vlaamse steden. Zo was er in het invloedsgebied Antwerpen een daling voor zowel niet-vrachtverkeer als vrachtverkeer, terwijl er in het invloedsgebied rond Gent een stijging was voor beide voertuigcategorieën. Het invloedsgebied rond Brussel kende, in lijn met de cijfers voor Vlaanderen in totaliteit, een stijging in het niet-vrachtverkeer en een daling in het vrachtverkeer. Dit genuanceerd beeld voor het niet-vrachtverkeer kan ook afgeleid worden uit figuur 4 (hoofdstuk 2.2) waarop de verkeersrevolutie per segment wordt weergegeven. Een daling is zichtbaar voor een groot deel van de segmenten rondom Antwerpen, terwijl verder van Antwerpen verwijderd er voornamelijk een stijging van de volumes niet-vrachtverkeer zichtbaar is. Figuur 6 (hoofdstuk 2.3) toont aan dat de evolutie in het vrachtverkeer eerder verschilt per snelweg. Zo is er bijvoorbeeld een stijging van het vrachtverkeer op de E313 tussen Geel en de grens met Wallonië, terwijl er een daling is op nagenoeg de volledige E314. In tegenstelling tot het niet-vrachtverkeer, is het aandeel segmenten met een stijging wel beperkter. Hierdoor is voor vrachtverkeer een uitspraak over een toename of een afname voor gans Vlaanderen, of per invloedsgebied minder zinvol.

Ondanks de toename in verkeersprestatie, nam de algemene filezwaarte af met -4% in Vlaanderen (hoofdstuk 6.3). Ook hier zijn echter belangrijke verschillen tussen de invloedsgebieden; in Antwerpen bleef de filezwaarte nagenoeg stabiel terwijl deze in het gebied rond Brussel afnam. De status quo in Antwerpen, ondanks de afname in verkeersprestatie, kan enerzijds verklaard worden door ingrijpende wegenwerken zoals bijvoorbeeld de werf aan de Beverentunnel of de Oosterweelwerken waardoor de verkeersdoorstroming in dit invloedsgebied op verschillende plaatsen gehinderd is, en anderzijds door een toename van het aantal ongevallen in dit gebied (hoofdstuk 11.2) wat voor een toename van de files kan zorgen. De afname in de filezwaarte in Brussel kan (deels) verklaard worden door het beëindigen van de werf aan de Leonardtunnel. In het invloedsgebied Gent was er een stijging van de filezwaarte, welke kan samenhangen met de stijging van de verkeersprestatie. In vergelijking met 2024 is een groter aandeel van de segmenten in dit invloedsgebied verzadigd (hoofdstuk 2.5 en Jaarrapport 2024) en hierdoor zijn deze wegen gevoeliger geworden voor files. Ondanks deze toename blijft de filezwaarte in het gebied Gent wel veel beperkter dan in Antwerpen en Brussel.

Hoewel de filezwaarte niet overal toenam, was er wel een toename in het aandeel voertuigverliesuren in de voormiddag in Antwerpen en Brussel, en in de namiddag enkel in Antwerpen (hoofdstuk 9). Dit wijst erop dat, gezien de indicator voertuigverliesuren ook vertraagd verkeer en het aantal betrokken voertuigen meerekent, het verkeer minder vlot reed. Dit kan veroorzaakt zijn door drukte op de weg of door lagere snelheidslimieten ter hoogte van wegenwerken, wat door weggebruikers als een toename van files kan worden ervaren.

Het verkeersbeeld tijdens het weekend (hoofdstuk 10) is vergelijkbaar met de werkweek, met een stijging van de verkeersprestatie (hoofdstuk 10.3), maar geen toename van de filezwaarte (hoofdstuk 10.6). De filezwaarte tijdens het weekend ligt nog steeds aanzienlijk hoger dan in de periode 2021-2023, maar beduidend lager dan tijdens de werkweek.

APPENDIX - DEFINITIES EN GEHANTEERDE CRITERIA

In dit rapport worden volgende definities en criteria gehanteerd:

- **dagdeel**

- voormiddag: 0u – 12u (vm of am)
- namiddag: 12u – 24u (nm of pm)
- dag: 0u – 24u

- **dagtype**

- werkdag: maandag tot en met vrijdag exclusief feestdagen
 - werkdag in de schoolvakantie (werkdag schooldag)
 - werkdag buiten de schoolvakantie (werkdag excl schoolvakantie)
- weekenddag: zaterdag en zondag

- **file**

Een vertraging op een wegsegment van de Vlaamse snelwegen wordt in de verkeersinformatie (event data) als 'file' bestempeld in het geval de 'Level Of Service (LOS)' 1 of 2 bedraagt.

De Level Of Service wordt bepaald op basis van de combinatie van de gemiddelde snelheid op en de bezettingsgraad van het wegsegment. Gelet op de verschillende karakteristieken van de wegsegmenten (hoofdrijbaan, aansluiting in een knooppunt, op- of afrit, verschillende toegelaten snelheid, etc.) verschillen de grenswaarden voor de snelheid en de bezettingsgraad per (type) wegsegment.

- **fileduur**

De fileduur op een locatie van een snelweg geeft aan hoe vaak er file werd waargenomen en is zodoende een maat voor de filekans. Fileduur wordt afgeleid uit de event data.

Per weg wordt per rijrichting en per kilometerpunt, geteld hoeveel minuten er een filebericht actief was in de verkeersinformatieberichtgeving.

- **(gecumuleerde) filelengte**

De gecumuleerde filelengte op een bepaald tijdstip is de som van de lengte van alle aanwezige files op dat welbepaalde tijdstip. Deze wordt afgeleid uit de event data. De maximale (gecumuleerde) filelengte is de maximale waarde van de gecumuleerde filelengte in een specifieke periode.

- **filezwaarte**

Filezwaarte is een maat voor de omvang van de files en wordt afgeleid uit de event data.

De zwaarte van een file is gelijk aan het product van de lengte van de file en de duur van de file en dit gecumuleerd over de verschillende fases van de file (cf. de filelengte evolueert in de tijd). Filezwaarte wordt uitgedrukt in kilometeruren (km.uren).

Door de zwaarte van de verschillende files te sommeren, kan de filezwaarte worden bekomen voor een bepaalde regio, weg, etc.

- **gemiddelde dag**

Tenzij anders aangegeven geven de indicatorwaarden steeds een gemiddelde dag weer. Hierbij worden de cijfers uitgemiddeld over de dagen binnen de beschouwde periode, die voldoen aan de definitie van het dagtype.

- **hinderongeval**

Een incident dat zich heeft voorgedaan op de snelweg en dat als verkeersongeval werd geregistreerd in de controlezaal van het Verkeerscentrum. Andere geregistreerde gebeurtenissen zijn hier niet in vervat (defect voertuig, ladingverlies, versperde rijstrook, etc.). Wellicht zijn dit niet alle ongevallen. Een ongeval met bliksschade zonder noemenswaardige hinder voor het verkeer wordt immers mogelijk niet gedetecteerd.

- **invloedsgebied of regio**

Invloedsgebieden zijn zones rond de grootstedelijke gebieden. De grenzen van deze gebieden werden zo gekozen dat het merendeel van de normale structurele congestie op de snelwegen, gerelateerd aan deze steden, is omvat door het gebied.

De beschouwde invloedsgebieden zijn:

- Antwerpen
- Brussel
- Gent
- rest Vlaanderen

De invloedsgebieden laten toe de verkeersindicatoren te aggregeren tot één cijfer voor het volledige invloedsgebied en zodoende de verkeerssituatie voor het invloedsgebied in zijn totaliteit (weliswaar steeds beperkt tot enkel de snelwegen) te beschrijven.

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.

Invloedsgebieden verkeersindicatoren snelwegen



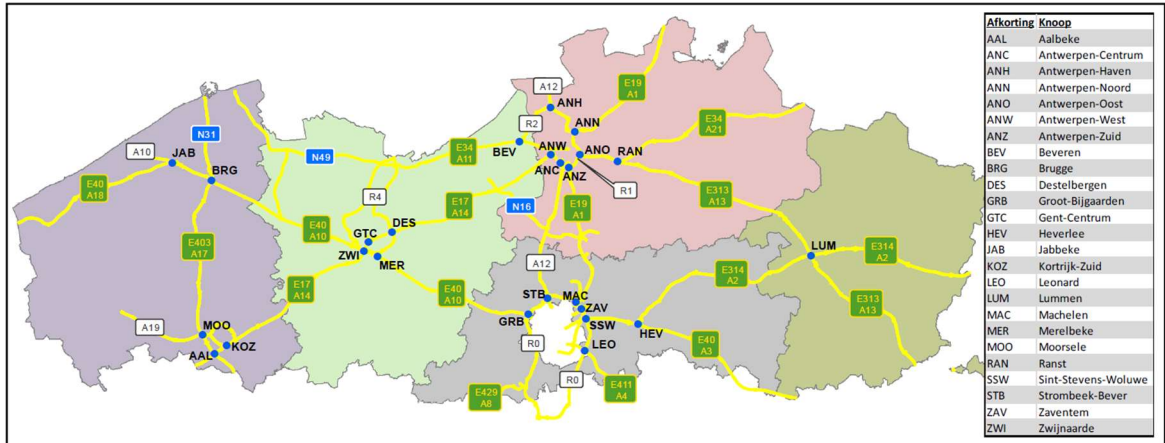
- **knooppunt**



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.

- **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.

In het geval van een wegsegment met een spitsstrook wordt de capaciteit van de spitsstrook enkel meegerekend gedurende die uren dat de spitsstrook, in normale omstandigheden, is geopend voor het verkeer tijdens het beschouwde dagdeel.

- **verzadigingsgraad (globaal)**

De indicator verzadigingsgraad globaal geeft aan hoeveel procent van de wegsegmenten, behorend tot een groep van segmenten, is verzadigd.

Deze indicator wordt afgeleid uit de indicator 'verzadigingsgraad per segment' door per wegsegment de verzadigingsgraad te vergelijken met de verzadigingsdrempel van 10 uur (dagdeel dag). Een waarde hoger dan deze drempel betekent een verzadigd segment.

- **voertuigklasse**

- niet-vrachtwagen: voertuig met lengte tot 6.9m
(personenwagen of bestelwagen)
- vrachtwagen: voertuig langer dan 6.9m
(ongelede vrachtwagen, gelede vrachtwagen of bus)
- totaal: alle voertuigen (= niet-vracht + vracht)
- pwe: alle voertuigen, uitgedrukt in personenwagenequivalenten

- **(gepresteerde) voertuiguren**

Gepresteerde voertuiguren is de tijd die de voertuigen samen hebben doorgebracht op de weg. Deze wordt uitgedrukt in voertuiguren of kortweg uren.

Deze wordt berekend uit de reistijd op ieder ogenblik op elk segment door vermenigvuldiging met het aantal voertuigen dat het segment op datzelfde moment inrijdt. Brongegevens zijn de metingen van het meetnet 'Meten in Vlaanderen'.

Voertuiguren omvat zowel de tijd die de voertuigen zouden doorbrengen aan free flow snelheid als de extra tijd (verliestijd) ingevolge vertraagd verkeer of file.

- **voertuigverliesuren**

Voertuigverliesuren is de tijd die de voertuigen samen verliezen ingevolge vertraagd verkeer of fileverkeer. Deze worden uitgedrukt in voertuiguren of kortweg uren. Brongegevens zijn de metingen van het meetnet 'Meten in Vlaanderen'.

Er wordt gesteld dat de voertuigen verlies oplopen wanneer de snelheid zakt onder 90% van de free flow snelheid of m.a.w. wanneer de reistijd oploopt boven de 111% (cf. 1/90%) van de free flow reistijd. Voor de free flow snelheid wordt de snelheid genomen bij lage bezettingsgraad, weliswaar afgetopt op de maximum toegelaten snelheid.

Vermenigvuldiging van het reistijdverlies met het aantal voertuigen dat op dat ogenblik het segment oprijdt, levert het aantal voertuigverliesuren op.

De indicator voertuigverliesuren houdt dus rekening met de duur van de file of vertraging, de snelheid van het verkeer en met het aantal betrokken voertuigen.

- **wegen en wegnummers**

Iedere snelweg wordt geïdentificeerd aan de hand van zijn nationaal wegnummer (A, B of R) of zijn internationaal wegnummer (E). De E-nummering is een internationale nummering en loopt bijgevolg door over de landsgrenzen maar ook over meerdere A-wegen. Bijvoorbeeld de E40 loopt in Vlaanderen over de A3 (Luik-Brussel), de A10 (Brussel-Oostende) en de A18 (Jabbeke-Frankrijk).

De situering van de verschillende snelwegen met hun A-, B-, E- en R-nummer wordt weergegeven in de figuur bij de definitie 'knooppunt'.

- **wegsegment of segment**

Iedere snelweg is onderverdeeld in wegsegmenten. Een segment is een stuk snelweg tussen twee opeenvolgende uitwisselingspunten (punten waar verkeer de snelweg kan vervoegen of kan verlaten). M.a.w. binnen eenzelfde wegsegment kan er geen verkeer bijkomen of verdwijnen. Voorbeelden van wegsegmenten:

- een stuk snelweg tussen een oprit en de eerstvolgende afrit
- een stuk snelweg tussen de afrit en de oprit van hetzelfde op- en afrittencomplex
- een afrit
- een oprit
- een aansluiting op een kruising (knooppunt) van twee snelwegen
- etc.



Voor de naamgeving van de wegsegmenten wordt gebruik gemaakt van de officiële namen van de knooppunten en de op- en afrittencomplexen aan het begin en einde van het wegsegment. Bijvoorbeeld het wegsegment van Wilrijk tot Antwerpen-Zuid. Deze namen komt de weggebruiker tegen op het terrein op de witte borden met zwarte opschriften (zie hiernaast).