

Vraag nr. 307
van 21 september 2001
van mevrouw WIVINA DEMEESTER – DE MEYER

Verkeerstellingen – Betrouwbaarheid

Begin augustus werden door de Vlaamse overheid (administratie Wegen en Verkeer) de cijfers bekendgemaakt van de verkeersdrukte over de eerste zes maanden van het jaar. Het bleek dat tijdens de eerste zes maanden de verkeersdrukte met 0,85 % afnam. Vooral op de autosnelwegen zouden minder kilometers zijn afgelegd. Dit staat in schril contrast met de sterke toename van de drukte tijdens de voorbije jaren.

Uit de cijfers van het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS) blijkt echter dat in het jaar 2000 meer voertuigen dan ooit zijn ingeschreven (2000 : 626.344 ; 1999 : 604.823 ; 1998 : 549.172). Het totale voertuigenpark is nog nooit zo groot geweest (2000 : 5.735.034 ; 1999 : 5.596.309 ; 1998 : 5.454.056).

1. Hoe schat de minister de betrouwbaarheid in van de resultaten van de tellingen uitgevoerd door de Vlaamse overheid (administratie Wegen en Verkeer) ?
2. Hoe verklaart hij het resultaat, gegeven het hoge aantal inschrijvingen van nieuwe voertuigen en het totale voertuigenpark in de periode voorafgaand aan de tellingen ?

Is het realistisch te veronderstellen dat er minder met de wagen wordt gereden, alhoewel er meer wagens zijn ?

3. Wat is de evolutie van het aantal file-uren in Vlaanderen ?

Antwoord

De verkeerstellingen worden uitgevoerd door enerzijds de administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten (AOSO) en anderzijds de administratie Wegen en Verkeer (AWV). Hierbij zorgt AOSO voor de installatie en goede werking van de detectiesystemen (elektromagnetische lussen of camera's) en de transmissie van de gegevens naar de centrale computer in het Vlaams Verkeerscentrum. AWV zorgt voor de verwerking en rapportering van de gegevens.

Het rapport betreffende de evolutiecoëfficiënten van het verkeer op autosnelwegen en gewestwegen

wordt reeds jaren op dezelfde manier opgesteld : van elk telpunt wordt, over de te vergelijken periode, het gemiddeld verkeer per dag van 6 uur tot 22 uur opgenomen. In dit gemiddelde zijn zowel werkdagen, zaterdag als zondagen opgenomen. Dit gemiddelde wordt dan vermenigvuldigd met de afstand waarover de telling representatief is. Voor autosnelwegen bijvoorbeeld is dit de afstand tussen de centrale punten van de voor- en achterliggende verkeerswisselaars ten opzichte van het telpunt.

Op die manier wordt per telpost het aantal afgelegde voertuigkilometers verkregen. Deze voertuigkilometers worden vervolgens samengesteld, zowel per autosnelweg als per provincie, en met elkaar vergeleken. De telposten die in de vergelijking worden opgenomen, zijn die welke in de te vergelijken periodes op dezelfde manier hebben gefunctioneerd. De grootte van de vergelijkbare pakketten is wel zodanig dat de representativiteit voldoende is.

1. Aangezien de methodologie om de verkeers-evolutiecoëfficiënt te bepalen reeds jaren onveranderd is (zelfde meetapparatuur, zelfde mensen, zelfde rapportering), is er geen reden om aan te nemen dat de recente cijfers onbetrouwbaarder zouden zijn dan de voorgaande.
2. De cijfers die begin augustus 2001 werden gepubliceerd, dienen echter ook in hun juiste context geplaatst te worden.
 - a) De evolutiecoëfficiënten hebben betrekking op het eerste halfjaar 2001 ten opzichte van het eerste halfjaar 2000. Dit betekent dus dat het verkeer in de vakantiemaanden juli en augustus niet werd meegerekend.
 - b) Er zijn ook verschillen tussen de regio's : in het oostelijk gedeelte van Vlaanderen (vooral A2 en E313 in de provincie Limburg) is er nog steeds een toename, het meer centraal gelegen gedeelte (provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant) schommelt rond de nultoename, terwijl vooral de westelijke provincies Oost- en West-Vlaanderen een vermindering van het verkeer vertonen.

Maar het is juist in deze provincies dat het toeristisch verkeer het meeste impact heeft en zoals onder punt a) vermeld, zijn de vakantiemaanden niet in de vergelijking opgenomen.

- c) Reeds in de tweede helft van 2000 werd een verminderde toename van het verkeer op

autosnelwegen vastgesteld. Deze trend heeft zich blijkbaar doorgezet begin 2001.

Om het evolutiecijfer 2000-2001 te relateren tot de voorgaande jaren, dient er gewacht te worden op de uiteindelijke cijfers die over het volledige jaar 2001 lopen.

- d) In het verleden waren er soms ook schommelingen in de verkeersdrukke, zonder dat hiervoor een sluitende verklaring kon worden gegeven.

Om eventueel van een trendbreuk te kunnen spreken, moet er een gelijkaardige evolutie zijn over meerdere jaren.

- e) De reden van de toename van het wagenpark is evenmin bekend. Indien bijvoorbeeld de aangroei zich vooral zou toespitsen op tweede wagens binnen het gezin, is het mogelijk dat deze hoofdzakelijk binnen agglomeraties en op lokale wegen gebruikt worden. En zoals vermeld onder punt d), zijn hier geen verkeerstellingen beschikbaar.

3. Het meten van de file-uren in Vlaanderen is nog maar pas opgestart.

De methodologie hiervan wordt nog verfijnd en het is nog te vroeg om reeds een uitspraak te kunnen doen over de evolutie van de file-uren in Vlaanderen.