

Vraag nr. 9
van 24 september 2004
van mevrouw GREET VAN LINTER

Noorderring Brussel – Monsterfile

Op dinsdag 14 september was er op de Noorderring van Brussel een gigantische opstopping ten gevolge van een ongeval. Tienduizenden auto's stonden urenlang stil, er was een file van 160 km en de alternatieve wegen zaten eveneens strop. De file deed zich voor in de twee richtingen en de ochtendspits ging over in de avondspits.

Het is niet de eerste keer dat één incident op de Ring het verkeer in het centrum van het land helemaal verlamt, wat dan weer leidt tot een enorm veiligheidsprobleem.

1. Hoelang heeft deze file concreet geduurd ? Hoeveel kilometer telde ze ?
2. Hoeveel heeft deze file aan de economie gekost ?

Hoe wordt dergelijke kostprijs juist berekend ?

3. Hoeveel kosten de files jaarlijks aan de Vlaamse economie ?
4. Welke maatregelen neemt de minister om deze congestie tegen te gaan ?

Antwoord

1. De file heeft volgens de administratie Wegen en Verkeer ca. 15 uur geduurd. De totale lengte van de (verspreide) file bedroeg maximaal 162 km.
2. Er is geen exacte inschatting gemaakt van de totale kostprijs van deze file aan de economie bij gebrek aan accurate data (meer bepaald het aantal betrokken voertuigen op de verschillende netten, de samenstelling van de verkeersstroom (vrachtwagens versus personenwagens) en de gemiddelde rij snelheden van de voertuigen op de verschillende tijdstippen van de dag).

De totale congestiekostprijs wordt immers berekend op basis van de economische kostprijs van de opgelopen verliesuren die per tijdseenheid (uur, dag, jaar) en per wegvak door de voertui-

gen worden opgelopen. Reistijdverliezen treden in principe op wanneer de free flow snelheid, de snelheid die gemiddeld bij een onbelaste weg wordt gehaald, niet meer wordt gehaald. In de praktijk wordt voor het personenverkeer op autosnelwegen uitgegaan van een genormaliseerde snelheid van 80 à 100 km/u. Dat is afhankelijk van de maximaal toegelaten snelheid op deze wegen. Op de R1 is dat bijvoorbeeld 100 km/u. Idealerweise dienen ook de free flow snelheden voor het zwaar verkeer te worden bepaald. Verder speelt het aandeel zwaar verkeer mee in de berekening van de kostprijs, aangezien verlies-uren voor personenwagens en voor vrachtwagens anders worden gewaardeerd. Voor personenwagens varieert de waarde van een verliesuur zelfs afhankelijk van de tijd.

3. Door het gebrek aan accurate gegevens over de opgelopen verliesuren bestaan er geen echt betrouwbare en volledige cijfers. In een recent rapport van een studie bureau worden de totale congestiekosten per jaar op autosnelwegen voor Vlaanderen geraamd op 105,5 miljoen euro per jaar.

Het rapport waarschuwt er evenwel voor dat, gezien de beperkte beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de meetgegevens, tezamen met de gebruikte ruimtelijke en temporele opdeling en de toegepaste methodes, de resultaten niet zomaar als absolute waarde mogen beschouwd worden. Het belang van de cijfers ligt veeleer in het in kaart brengen van evoluties in de tijd en vergelijkingen doorvoeren tussen regio's. Om de opgelopen verliesuren op het onderliggend wegennet te ramen, zijn er geen gegevens beschikbaar.

4. De vorige Vlaamse Regering heeft het Mobiliteitsplan Vlaanderen principieel goedgekeurd, waarmee o.a. de congestieproblematiek beter beheerst kan worden. Voor een volledig overzicht van alle maatregelen verwijs ik bijgevolg naar dat plan. De huidige Vlaamse Regering heeft immers in het regeerakkoord gesteld dat zij de krachtlijnen uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen neemt als het uitgangspunt voor haar mobiliteitsbeleid. De aangegeven maatregelen ressorteren immers onder de bevoegdheid van verschillende beleidsdomeinen, terwijl er ook inspanningen van het federale en het lokale niveau nodig zijn.

De voornaamste oorzaak voor de gigantische opstopping op dinsdag 14 september moet specifiek gezocht worden in het moeizaam verloop van het onderzoek ter plekke van de verantwoordelijkheden inzake het ontstaan van een ongeval met zwaargewonden. De congestie die daaruit voortvloeide, kan beperkt worden door een beter incidentmanagement. Het zal daarbij ook nodig zijn om de procedures voor opvolging van ongevallen met zwaargewonden en dodelijke slachtoffers door het parket te vereenvoudigen, wil men soortgelijke problemen van een dergelijke omvang in de toekomst vermijden.