

Vraag nr. 65
van 7 januari 2005
van de heer KRIS VAN DIJCK

Gewestwegen – Files

In Nederland maakte het Ministerie van Verkeer en Waterstaat bekend dat de lengte en de duur van de files op de Nederlandse wegen het afgelopen jaar met 11 procent stegen.

Om een beeld te hebben van de situatie in Vlaanderen, volgende vragen aan de minister.

1. Worden bij ons in Vlaanderen ook cijfers bijgehouden over de lengte en de duur van files op snelwegen, hoofdwegen, gewestwegen ?

Wie zorgt daarvoor en welke parameters hanteert men ?

2. Is er een evolutie waar te nemen ten opzichte van de voorbije jaren ? Een stijging of een daling ?
3. Worden uit deze gegevens beleidsconclusies getrokken ?

Antwoord

1. Door de administratie Wegen en Verkeer van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap worden sedert vele jaren metingen uitgevoerd over de intensiteit van het verkeer op heel wat gewestwegen en autosnelwegen. Concreet worden daarbij het aantal voertuigen en soms ook het aantal gepasseerde assen van voertuigen gemeten. Deze gegevens worden vervolgens gegroepeerd tot het totale aantal gepasseerde voertuigen voor een gemiddelde dag. Hierbij wordt in de rapportage onderscheid gemaakt naar werkdag en weekend. Veelal wordt ook de verdeling van dit verkeer over de dag gerapporteerd.

Sedert het najaar van het jaar 2000 worden op basis van deze gegevens voor de autosnelwegen ramingen gemaakt over het voorkomen van files en over de omvang ervan. Er dient wel op gewezen te worden dat metingen die als basis hiervoor dienen, gebeuren met meettoestellen die bedoeld waren voor intensiteitsmetingen en die niet geschikt zijn om hieruit onmiddellijk de

snelheid en de verkeerssamenstelling volgens personenvoertuigen en vrachtvoertuigen af te leiden. Daarom moeten de resultaten met omzichtigheid benaderd worden.

Voor de files werkt men voor een bepaald wegvak vooral met de "duur van vertraagd verkeer", dit is de periode gedurende welke de (gemiddelde) rijsnelheid lager is dan 90 km/u, en met het "aantal voertuigverliesuren". dit laatste berekend ten opzichte van een "normale verhoopte (gemiddelde) rijsnelheid" van minstens 100 km/u.

2. Om vermelde redenen moeten deze gegevens met omzichtigheid benaderd worden. Wellicht is de foutenmarge ervan redelijk groot, maar er was nog geen mogelijkheid om deze foutenmarge te bepalen.

Wellicht is de foutenmarge van dezelfde grootteorde als de eventuele evolutie over enkele jaren, zodat een schatting van de evolutie een weinig relevante informatie is. Ik wil er in dit verband op wijzen dat de verkeersintensiteiten op autosnelwegen de laatste jaren niet meer zo sterk gestegen zijn als in de jaren '80 en in de eerste helft van de jaren '90. Op gewestwegen hebben zich zelfs dalingen van de verkeersintensiteiten voorgedaan.

De beschikbare ramingen m.b.t. voertuigverliesuren laten op dit ogenblik ook niet toe om te bepalen wat de oorzaak van de file geweest is. Er kan daarbij onderscheid gemaakt worden naar files die het gevolg zijn van een structureel gebrek aan capaciteit gedurende enkele uren per dag en files die bijvoorbeeld het gevolg zijn van diverse veeleer toevallige oorzaken zoals ongevallen, wegwerkzaamheden, weersomstandigheden en tijdelijk structureel gebrek aan capaciteit door tijdelijk afgeleid verkeer. Dat onderscheid is beleidsmatig erg belangrijk.

3. Om voormelde redenen zijn de gegevens nog onvoldoende betrouwbaar om ter aanzien van de evoluties van de files een beleid te ontwikkelen. De beschikbare intensiteitsgegevens laten wel toe om de belangrijkste structurele congestiegebieden duidelijker in kaart te brengen. Op dit ogenblik loopt in het Antwerpse een proefproject waarbij men tracht de feitelijke reissnelheid te ramen, en dit zowel voor de autosnelwegen als de gewestwegen, met een techniek die in

het Verenigd Koninkrijk toegepast wordt. Het is nu nog niet mogelijk om nu reeds te zeggen of deze methodiek ook zinvol kan gebruikt in de Vlaamse meer verstedelijkte context.