



# VERKEERSINDICATOREN

SNELWEGEN VLAANDEREN

2020



AGENTSCHAP  
WEGEN & VERKEER

Vlaams  
Verkeerscentrum



Vlaamse  
overheid

## COLOFON

Titel	Verkeersindicatoren snelwegen Vlaanderen 2020	
Dossiernummer	20103	
Dossierbeheerder	Viki Schillemans	
Opgesteld door	Viki Schillemans Bart Van Dessel	
Gereviseerd door	Patrick Deknudt Herman Vanuytven	
Versie	V1	01/03/2021





16.1.2 Variatie over de maanden ..... 151  
16.2 Aantal (hinder)ongevallen per weg ..... 152  
16.3 Afhandelingsduur (hinder)ongevallen ..... 153  
17 Samenvatting ..... 154  
17.1 Algemeen..... 154  
17.2 Vaststellingen 2020 ..... 156  
Appendix – wijzigingen in de berekeningen ..... 159





# 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 2020, doch het gaat ook in op de evolutie ten opzichte van de voorbije jaren.

De cijfers van 2020 wijken zeer sterk af van de resultaten van de voorbije jaren. De oorzaak hiervan was de wereldwijde covid-pandemie. De maatregelen die getroffen werden vanaf de eerste lockdown, startend op 14 maart, hadden een grote impact op het verkeer. Deze maatregelen omvatten een verbod op niet-essentiële verplaatsingen, sluiting van de scholen, een verplichting op telewerk waar mogelijk, de sluiting van de grenzen, invoeren van de avondklok,... Het geheel van deze maatregelen heeft er voor gezorgd dat het personenverkeer nagenoeg stilviel tijdens de eerste lockdown. Naarmate de maatregelen versoepeld werden, is het verkeer terug op gang gekomen. Tijdens de rest van het jaar volgde een opeenvolging van versoepelingen en nieuwe verstrengde maatregelen, die telkens een invloed hadden op het verkeersbeeld maar minder duidelijk af te lijnen zijn in vergelijking met de start van de eerste lockdown in maart.

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

Het Verkeerscentrum publiceert deze jaarlijkse rapporten sinds 2010. 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. Hierdoor zijn de data uit de oudere rapporten, de rapporten voor het jaarrapport 2015, niet vergelijkbaar met het huidige rapport. Meer informatie over de wijzigingen de afgelopen jaren, kan u terugvinden in de appendix van dit rapport.













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 blikshade zonder noemenswaardige hinder voor het verkeer wordt immers mogelijk niet gedetecteerd.

De afhandelingsduur van een ongeval is de tijd die is verlopen tussen het tijdstip van detectie van het ongeval en het moment dat de rijbaan terug is vrijgemaakt voor het verkeer.

- **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.



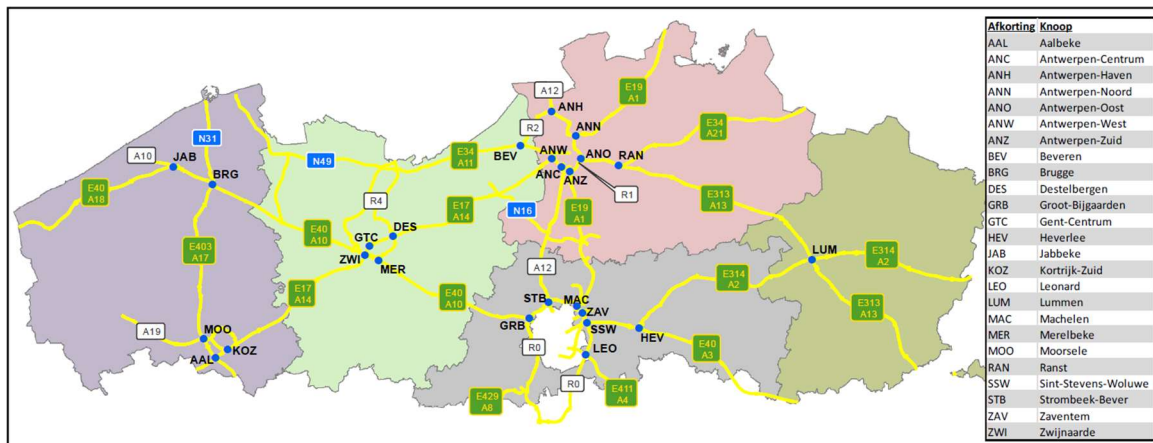
- **knooppunt**



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

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

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



- **personenwagenequivalenten (pwe)**

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

- **reisbetrouwbaarheid (per traject)**

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

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

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



- **reisbetrouwbaarheid (globaal)**

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

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

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

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

- **reistijd**

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

- **reistijdfactor (per traject)**

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

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

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

- **reistijdfactor (globaal)**

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

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

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

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



- **traject**

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

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

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

- **verkeersprestatie**

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

- **verkeerssamenstelling**

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

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

- **verkeersvolume**

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

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

- **verzadigingsgraad (per wegsegment)**

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

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

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

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

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







Omwille hiervan wordt bij de rapportage van de verkeersindicatoren vaak gebruik gemaakt van de nationale wegnummers.

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 verzoegen 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 komen de weggebruiker tegen op het terrein op de witte borden met zwarte opschriften (zie hiernaast).



## 5 VERKEERSVOLUME PER WEGSEGMENT

In dit hoofdstuk worden de verkeerstellingen (aantal voertuigen per dag) gerapporteerd per wegsegment in 2020 en dit voor een gemiddelde werkdag buiten de schoolvakantie.

De kaarten geven de resultaten weer voor alle wegsegmenten op de hoofdrijbaan van de snelweg.

In de tabellen worden hiervan telkens de 40 drukste wegsegmenten opgenomen met hun overeenkomstige tellingen.

De tellingen van de andere wegsegmenten kunnen worden opgevraagd via de interactieve tool op internet (zie hoofdstuk 2.2). De tool laat bijkomend toe de verkeersvolumes op de op- en afritten en knooppunten te rapporteren.

Vanwege de vraag naar de verkeerstellingen in de tunnels op het snelwegennet worden deze vanaf het jaarrapport 2015 expliciet opgenomen.

### Opmerkingen:

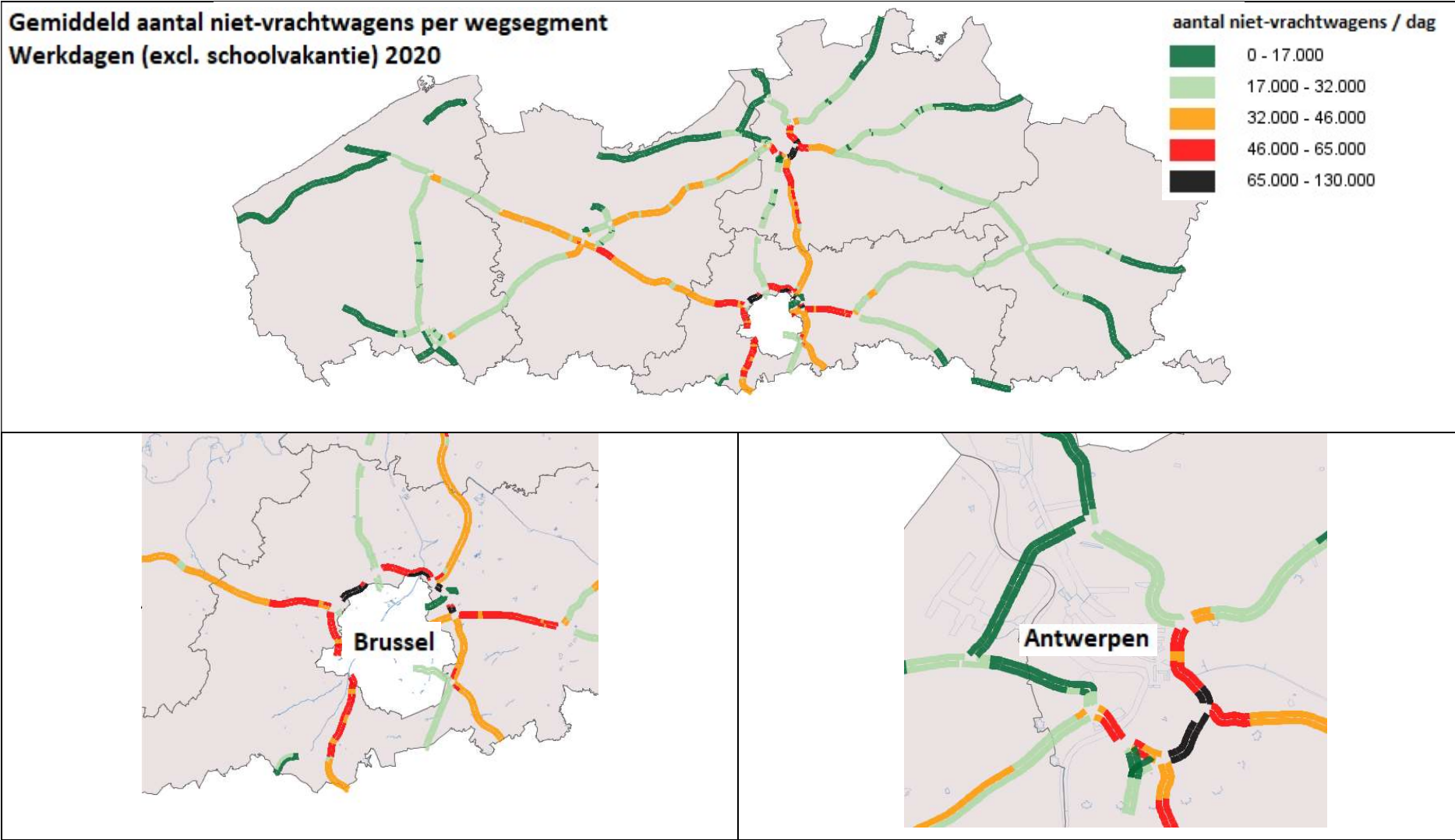
Discontinuïteiten op de kaarten ter hoogte van de op- en afrittencomplexen zijn te wijten aan de lagere verkeersvolumes op de snelweg tussen de afrit en de oprit.

In de tabellen worden wegsegmenten op de R1 weergegeven in het blauw, deze op de R0 in het rood.

De berekeningsmethode voor de indicator verkeersvolume is ongewijzigd waardoor de resultaten kunnen worden vergeleken met deze in alle voorgaande edities van de jaarrapporten.



# 5.1 NIET-VRACHTVERKEER



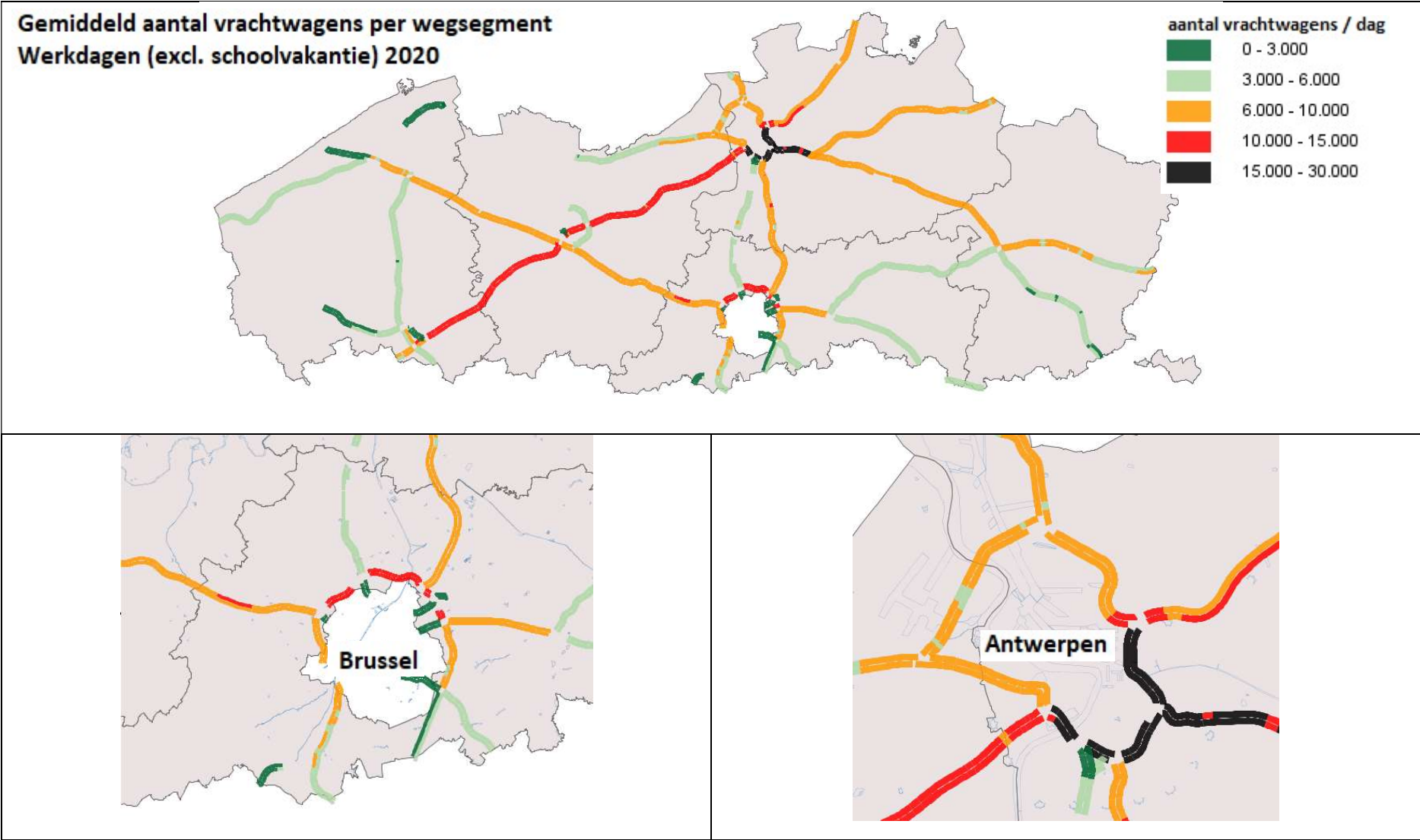
Top 40 drukste wegsegmenten niet-vrachtwagens werkdagen 2020 (exclusief schoolvakanties)			
	weg	wegsegment en rijrichting	aantal/dag
1	R1	Berchem > Borgerhout	93 746
2	R1	Borgerhout > Antwerpen-Oost	91 712
3	R1	Borgerhout > Berchem	91 440
4	R1	Borgerhout tussen afrit en oprit (buitenring)	82 604
5	R1	Antwerpen-Zuid > Berchem	80 276
6	R1	Oprit E313 > oprit Borgerhout (binnenring)	79 516
7	R1	Berchem > Antwerpen-Zuid	79 120
8	RO	UZ Jette > Wemmel	76 106
9	RO	Wemmel > UZ Jette	75 999
10	R1	Deurne > Antwerpen-Oost	73 368
11	R1	Antwerpen-Oost > Deurne	73 111
12	RO	Zellik > UZ Jette	71 370
13	RO	Machelen > Zaventem	70 831
14	RO	UZ Jette > Zellik	70 821
15	RO	UZ Jette tussen afrit en oprit (buitenring)	70 732
16	RO	Zaventem > Machelen	69 627
17	RO	Zaventem-Henneaulaan > Sint Stevens-Woluwe	68 019
18	RO	Sint Stevens-Woluwe > Zaventem-Henneaulaan	66 405
19	RO	Afrit Wemmel > Strombeek	66 245
20	RO	Vilvoorde > Machelen-Woluwelaan ( <b>viaduct Vilvoorde</b> )	65 070
21	RO	UZ Jette tussen afrit en oprit (binnenring)	65 044
22	RO	Anderlecht (Dupuislaan) > Pede (Renardlaan) (BHG)	64 684
23	RO	Astridlaan > Dilbeek	63 961
24	RO	Grimbergen > Vilvoorde	63 541
25	RO	Groot-Bijgaarden Dansaertlaan > Astridlaan	63 392
26	RO	Pede (Renardlaan) > Anderlecht (Dupuislaan) (BHG)	63 045
27	RO	* (49) Astridlaan tussen afrit en oprit (buitenring)	62 719
28	RO	Strombeek > oprit Wemmel	62 532
29	RO	Strombeek > Grimbergen	62 212
30	RO	Dilbeek > Astridlaan	62 168
31	RO	Vilvoorde > Grimbergen	61 623
32	RO	Oprit R22 > oprit Zaventem-Henneaulaan (binnenring)	61 387
33	RO	Astridlaan > Groot-Bijgaarden Dansaertlaan	61 101
34	RO	Afrit Zaventem-Henneaulaan > afrit R22 (buitenring)	61 066
35	RO	Machelen > Vilvoorde ( <b>viaduct Vilvoorde</b> )	60 933
36	RO	Groot-Bijgaarden > Groot-Bijgaarden Dansaertlaan	60 598
37	RO	Grimbergen > Strombeek	60 479
38	RO	* (45) Groot-Bijgaarden-Dansaertlaan > Groot-Bijgaarden (binnenring)	60 085
39	RO	Machelen-Woluwelaan > Machelen	59 248
40	R1xE313	Antwerpen-Oost: hoofdrijbaan buitenring R1 tussen afrit en oprit	59 118

\* nieuw in top 40 – (xx) = positie in 2019





# 5.2 VRACHTVERKEER





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

In tegenstelling tot de resultaten van de niet-vrachtwagens, is er geen sterke daling in de cijfers van de vrachtwagens tussen 2019 en 2020. De algemene bevindingen van de voorgaande jaren blijven standhouden:

- hoogste waarden op volgende wegvakken
  - R1 (volledig)
  - E17 Antwerpen ↔ Gent
  - E17 Gent ↔ Kortrijk
  - E19-Noord Antwerpen => St-Job-in-'t-Goor
  - E313 Antwerpen ↔ Ranst
  - R0 tussen beide aansluitingen met E40 (noordelijk deel van de ring)
- de E19 tussen Mechelen en Antwerpen in de richting van Antwerpen lijkt op het eerste zicht de voorbije jaren te fluctueren. Het blijkt echter dat de waardes de laatste jaren zeer dicht rond 10 000 liggen, waardoor dit traject het ene jaar net binnen de rode categorie valt en het andere jaar niet.
- zeer grote aantallen op de volledige zuidelijke ring rond Antwerpen (R1) en op de E313 tussen de R1 en Ranst
- in Antwerpen valt duidelijk het verschil op tussen de zeer hoge aantallen op het zuidelijk deel van de ring (R1) en de lagere cijfers op het noordelijk deel (R2) in het havengebied

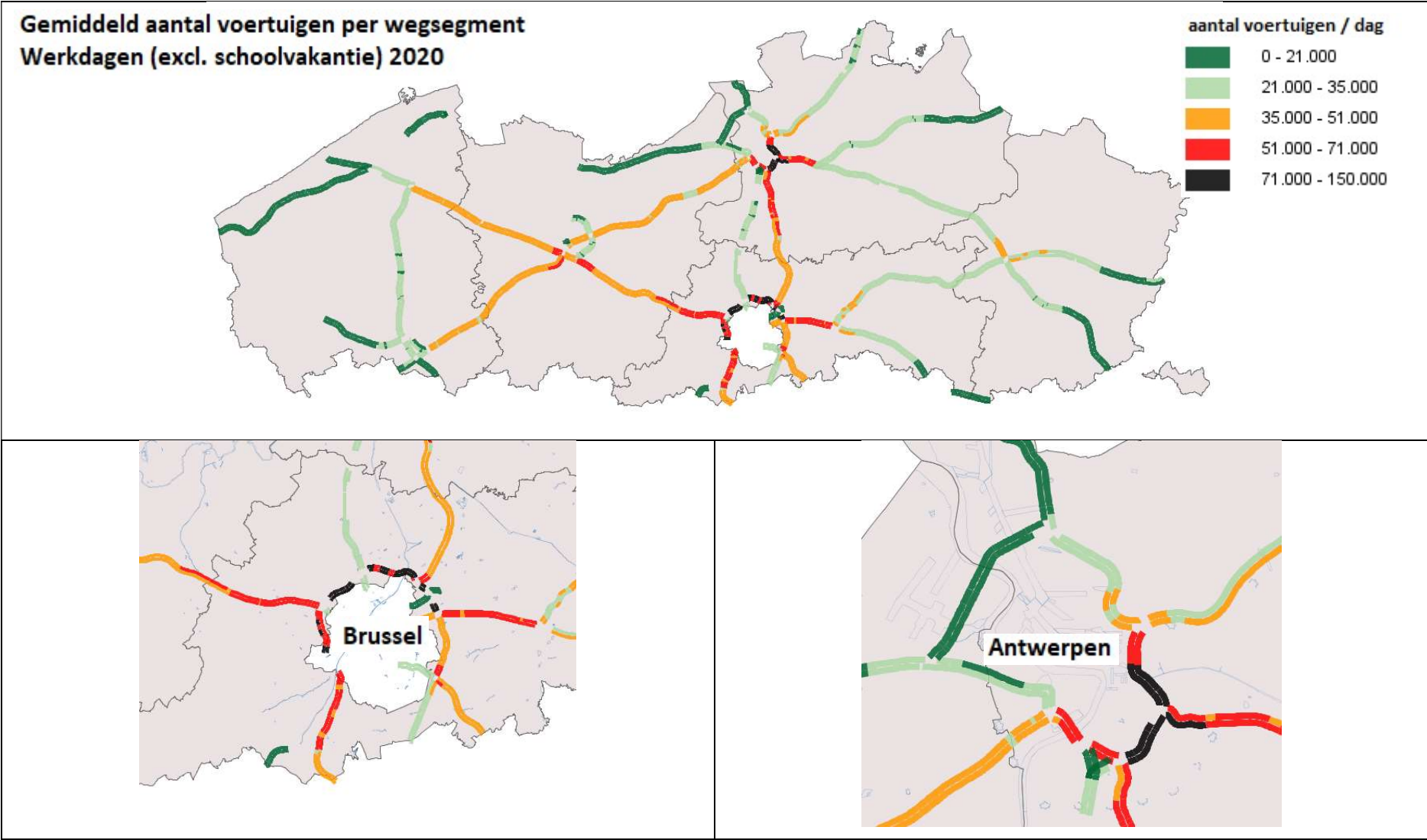
De top 40 van de drukste wegsegmenten in 2020 vertoont een zeer gelijkaardig beeld als dat in 2019. Onderaan de top 40 komen er twee nieuwkomers binnen die er vorig jaar net buiten vielen. De overige wegsegmenten zijn dezelfde maar hun volgorde wijzigt wel sterker dan de voorbije jaren:

- de top 40 wordt volledig gedomineerd door de R1 (30 van de 40 wegsegmenten)
- de R1 is verantwoordelijk voor de wegsegmenten op de eerste 16 plaatsen, met telkens meer dan 16 500 vrachtwagens per dag en per richting
- de R0 komt niet voor in de top 40 (de R0 komt slechts voor het eerst voor op de 48<sup>ste</sup> plaats, met name UZ-Jette - Wemmel met 13 400 vrachtwagens per dag per en richting). Deze ranking is wel opvallend hoger dan in 2019, waar dit nog op plaats 68 was.
- de resterende wegsegmenten in de top 40 situeren zich ook in de regio Antwerpen, meer bepaald op de E313 tussen de Antwerpse ring en Ranst, of in de regio Gent tussen Gent-UZ en Gentbrugge
- de hoogste aantallen vrachtwagens rijden op de R1 tussen Antwerpen-Zuid en Antwerpen-Oost (beide richtingen), nl. 23 000 à 26 000/dag en per richting
- de maximale waarde in de top 40 ligt (in tegenstelling tot de top 40 van de niet-vrachtwagens) ongeveer op hetzelfde niveau als in 2019 (25 500), terwijl de minimale waarde (14 000), ongeveer 1 000 lager ligt dan in 2019.





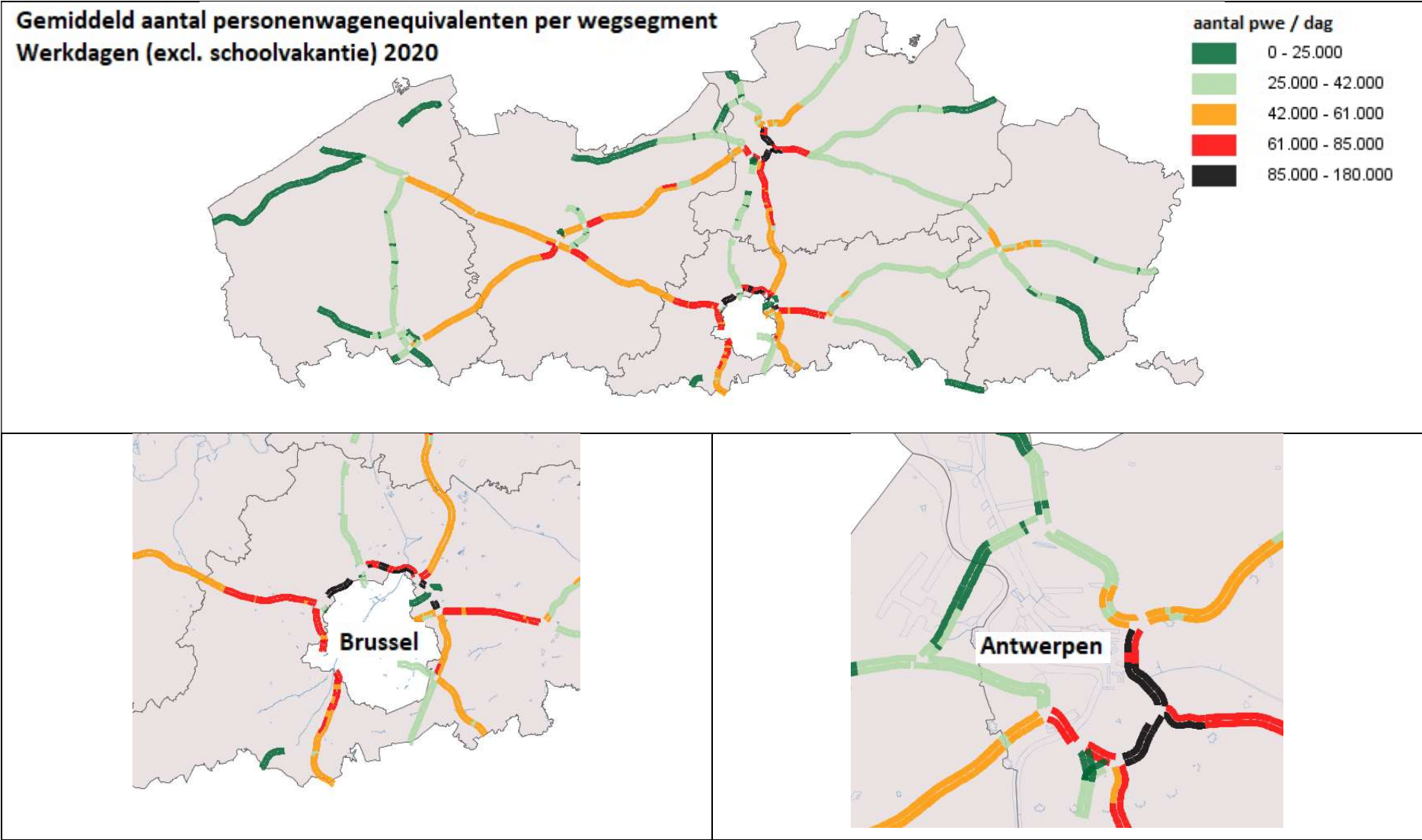
### 5.3 TOTAAL VERKEER







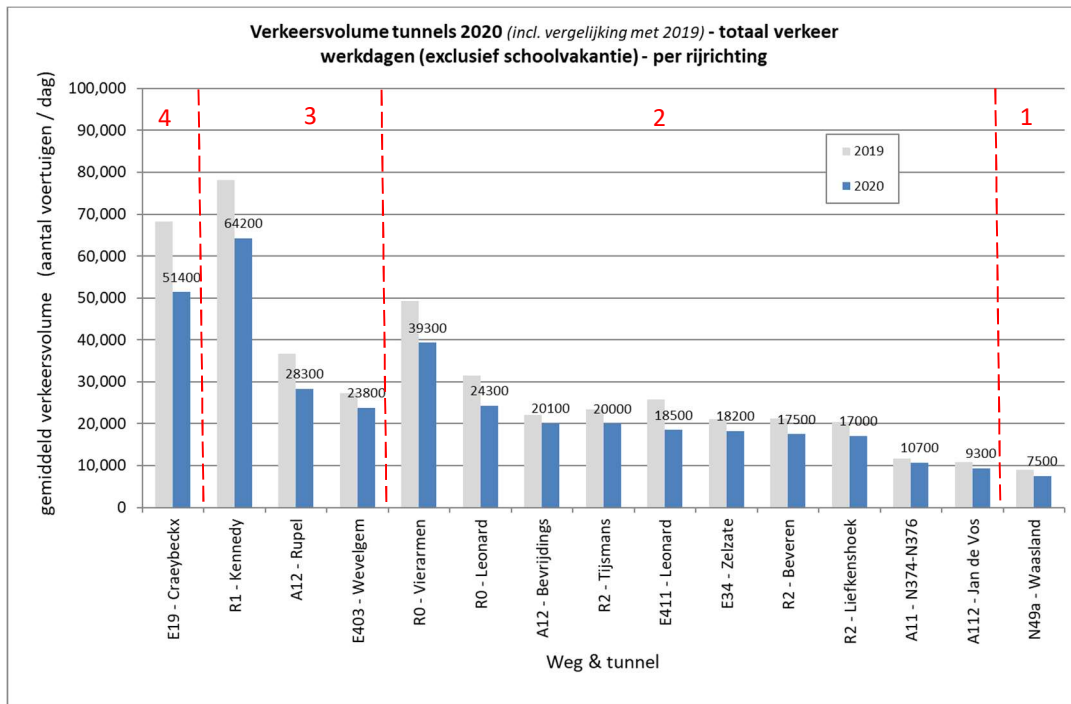
# 5.4 PERSONENWAGENEQUIVALENTEN







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

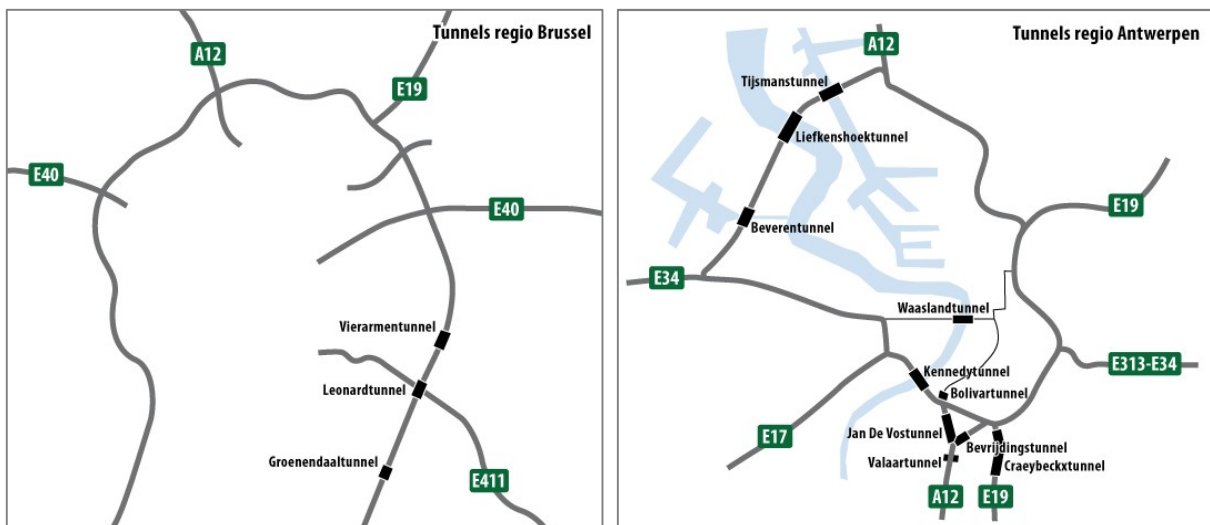


Van alle tunnels verwerkt de Kennedytunnel het meeste verkeer: 64 200 voertuigen per dag en per rijrichting. De Kennedytunnel verwerkt daarmee meer verkeer op 3 rijstroken dan de Craeybeckxtunnel (51 400 voertuigen/dag) die over 4 rijstroken per rijrichting beschikt.

Eenzelfde fenomeen zien we in het geval van de Vierarmtunnel enerzijds en de Rupel- en Wevelgemtunnels anderzijds. De Vierarmtunnel verwerkt op 2 rijstroken meer verkeer (39 300 voertuigen/dag) dan de Rupeltunnel (28 300 vtgn/dag) en de Wevelgemtunnel (23 800 vtgn/dag \*) die over 3 rijstroken beschikken.

De recente tunnel op de A11 is niet langer de minst drukke snelwegtunnel. Deze plaats wordt sinds 2019 ingenomen door de Jan De Vostunnel (9 300 voertuigen/dag in 2020). Het verschil tussen beide tunnels is in 2020 groter dan in 2019.

Het verschil tussen de Kennedytunnel (64 200) en de Liefkenshoektunnel (17 000) bedraagt bijna een factor 4.

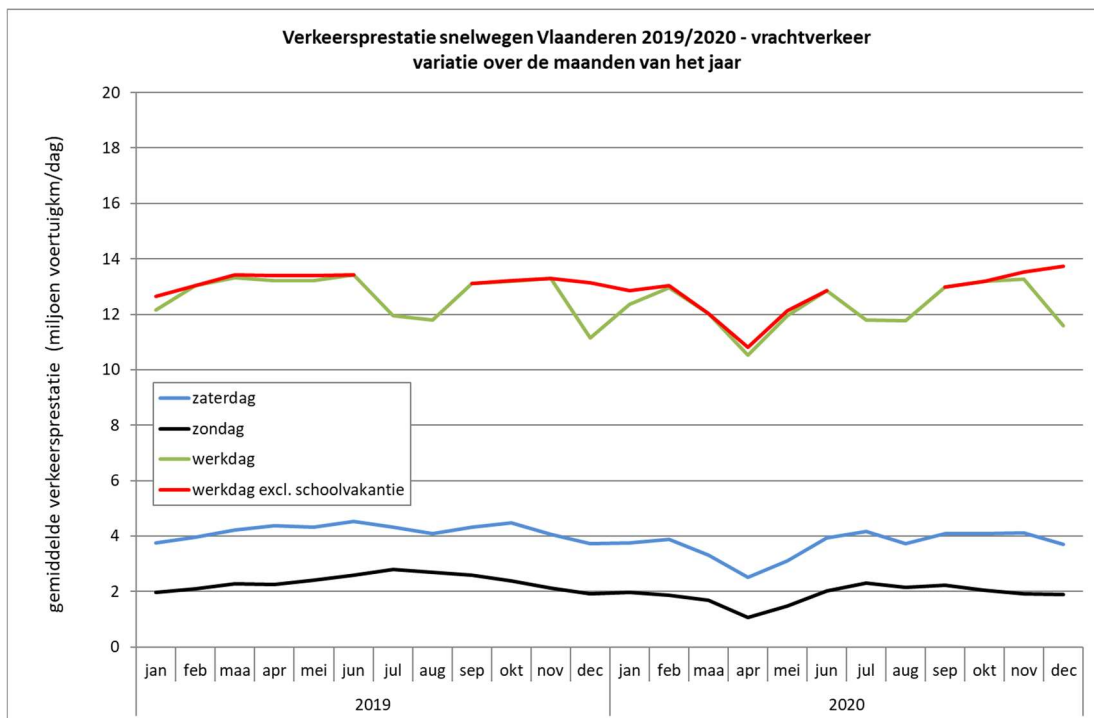
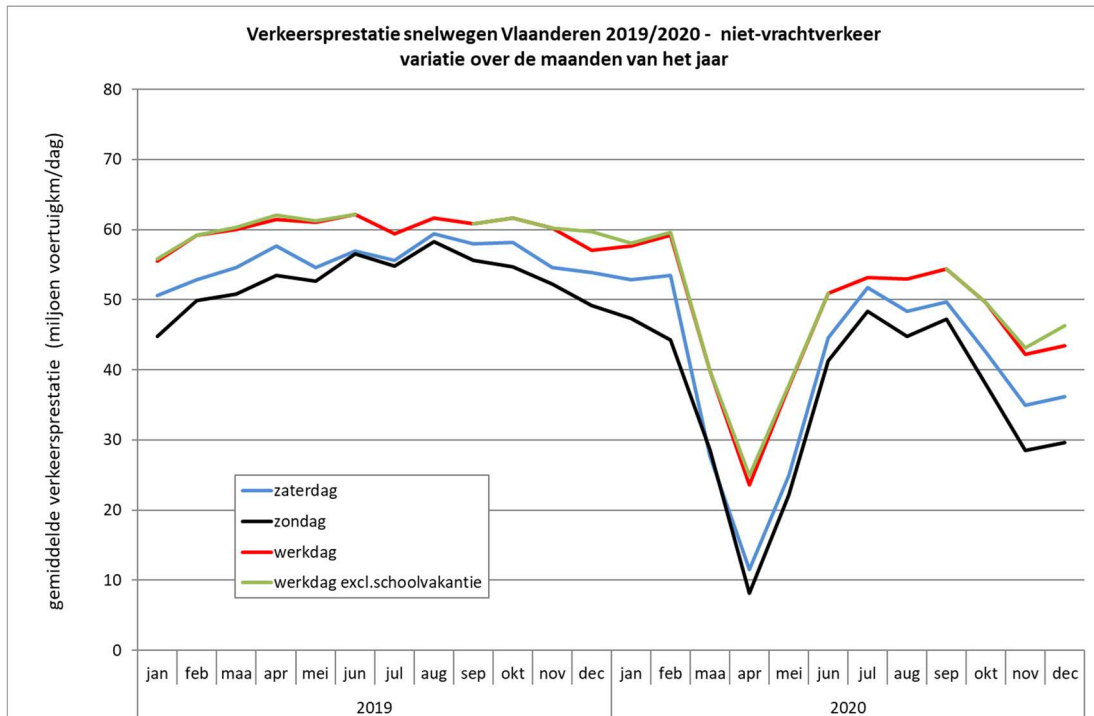


Situering tunnels op de Vlaamse (snel)wegen regio Brussel en Antwerpen









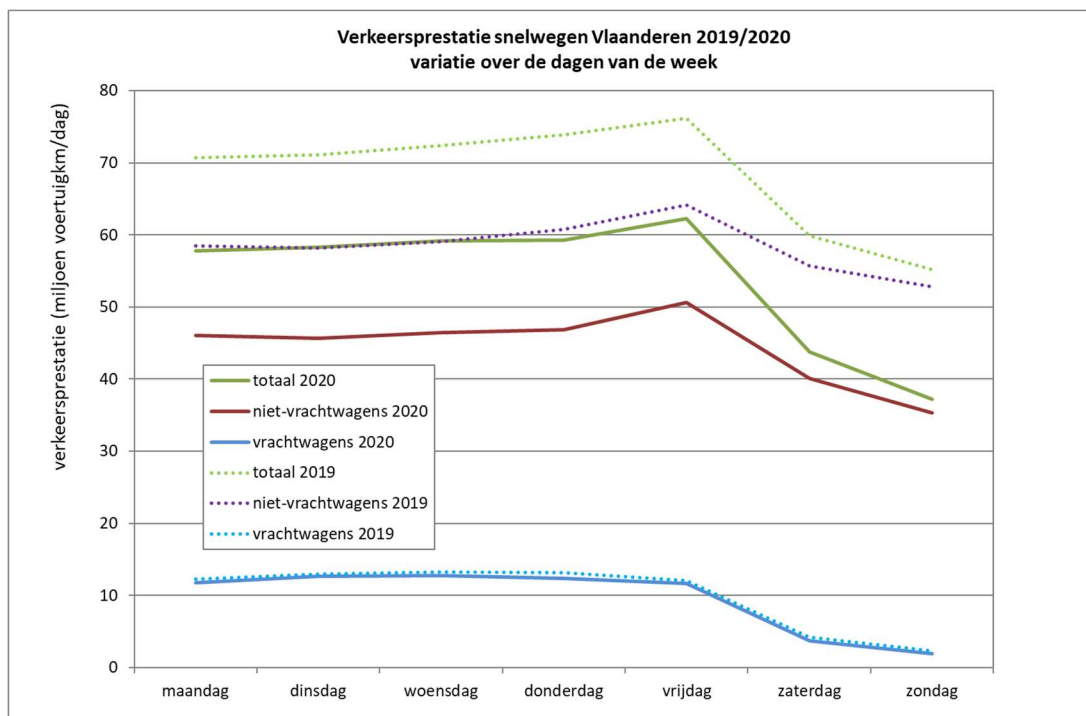
**Vrachtverkeer:**

Het vrachtverkeer is minder beïnvloed door de covid-maatregelen dan het niet-vrachtverkeer, al valt wel een kleine dip op tijdens de eerste lockdown. De overige maanden zijn de verkeersprestaties vergelijkbaar met deze in 2019. Op het einde van 2020 valt een lichte toename vanaf november op. Vrachtverkeer is beperkt tijdens het weekend, maar fluctueert meer over de maanden van het jaar dan in 2019.



## 6.2 VARIATIE OVER DE DAGEN VAN DE WEEK

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



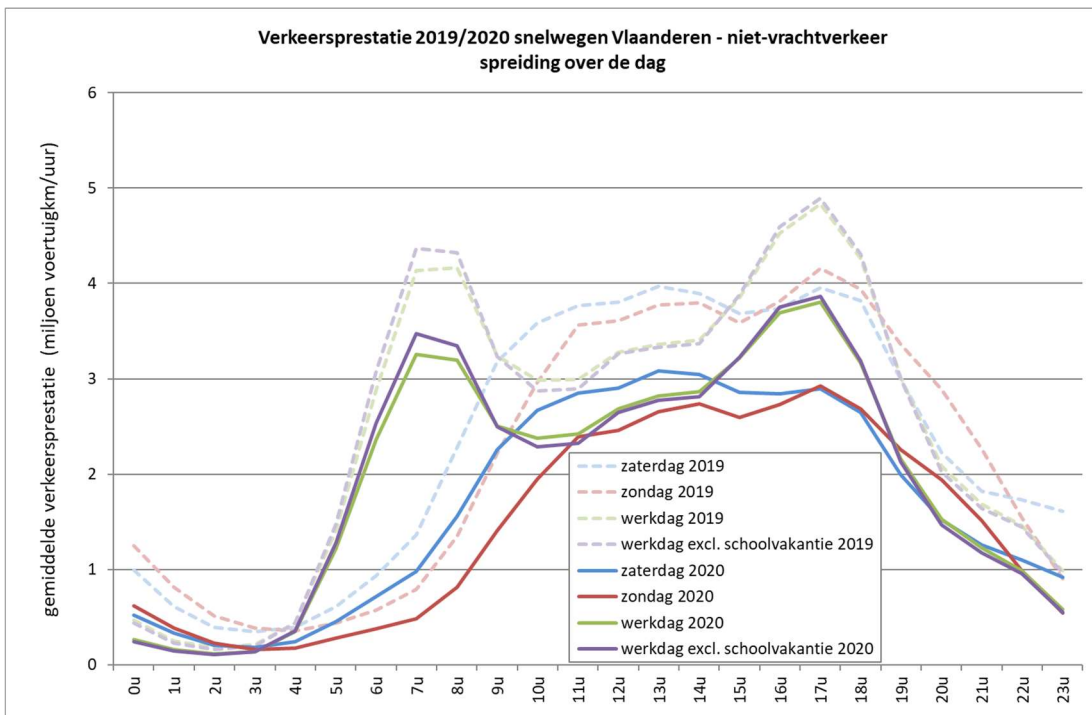
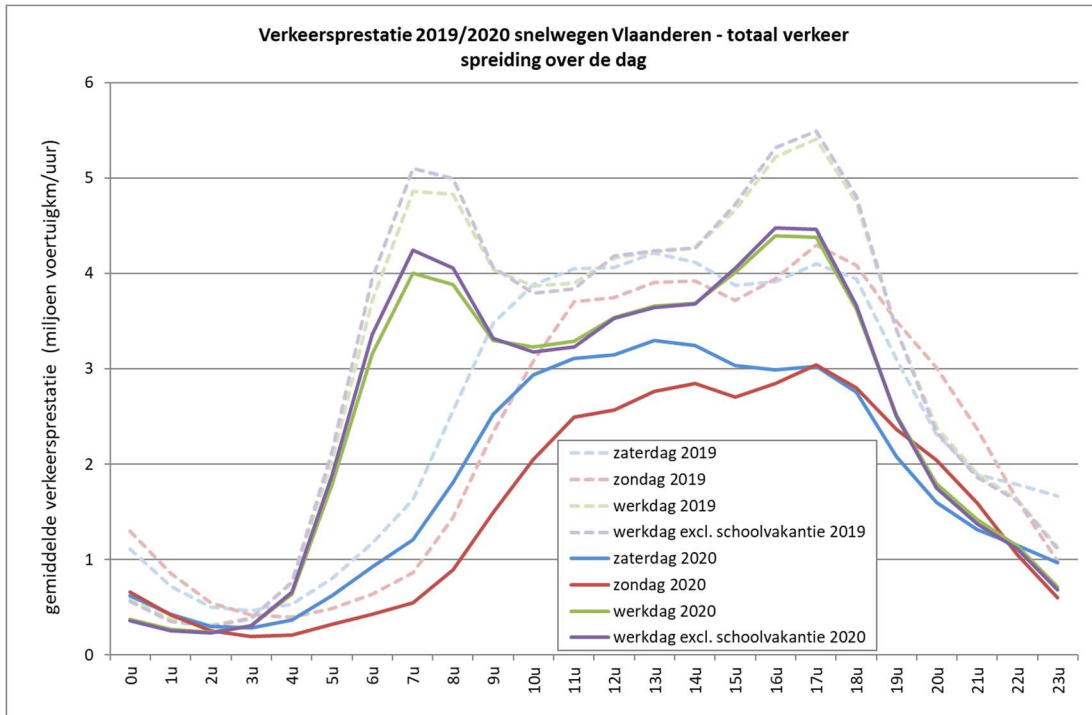
In het geval van de werkdagen is verkeersprestatie van het niet-vrachtwagenverkeer duidelijk hoger op vrijdag. Het vrachtwagenverkeer daarentegen heeft de hoogste waarden op dinsdag, woensdag en donderdag.

Tijdens het weekend is zondag minder druk dan zaterdag. De terugval in 2020 in de verkeersprestatie ten opzichte van 2019 is groter tijdens het weekend dan tijdens de werkweek.



### 6.3 VARIATIE OVER UREN VAN DE DAG

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







Als gevolg van de covid-maatregelen gedurende het grootste deel van 2020 kwam er een einde aan de stijgende trend van de voorgaande jaren, dit zowel tijdens de werkweek als tijdens het weekend voor zowel vrachtverkeer als niet-vrachtverkeer. De impact van de maatregelen is op alle momenten groter voor niet-vrachtverkeer dan voor vrachtverkeer.





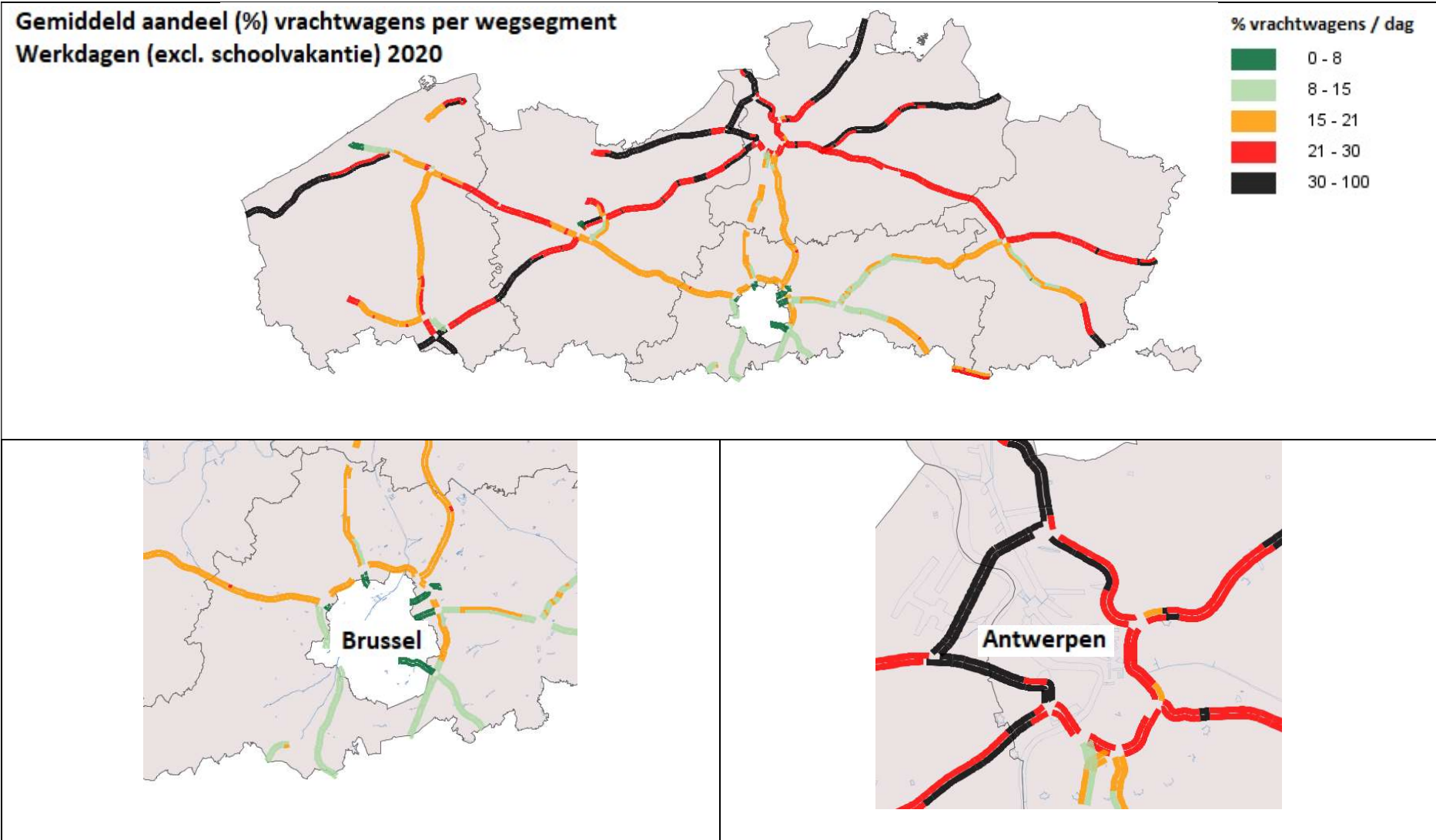








# 8.1 VERKEERSSAMENSTELLING PER WEGSEGMENT





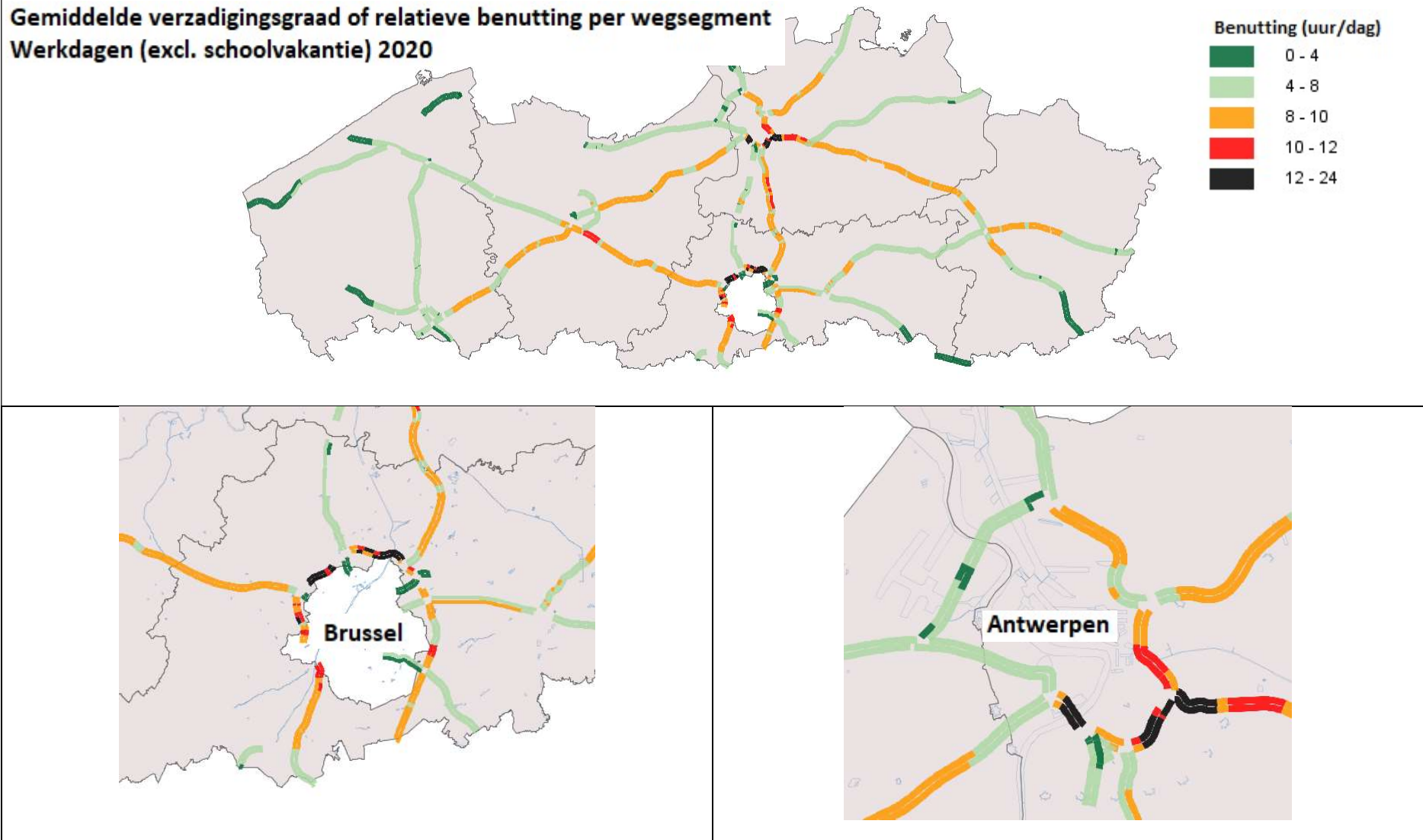


- Dit verklaart de zeer hoge aantallen op de E40 en de E34. Daarnaast zijn ook de grensovergangen op de E19 en de E17 aanwezig in de top 40
- beperkter aandeel niet-vrachtverkeer
  - tijdens de eerste lockdown werden niet-essentiële verplaatsingen verboden. Deze maatregel had een veel grotere impact op het niet-vrachtverkeer, waardoor het aandeel vrachtverkeer hoger lag dan de voorbije jaren
  - 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





# 9.1 VERZADIGINGSGRAAD PER WEGSEGMENT







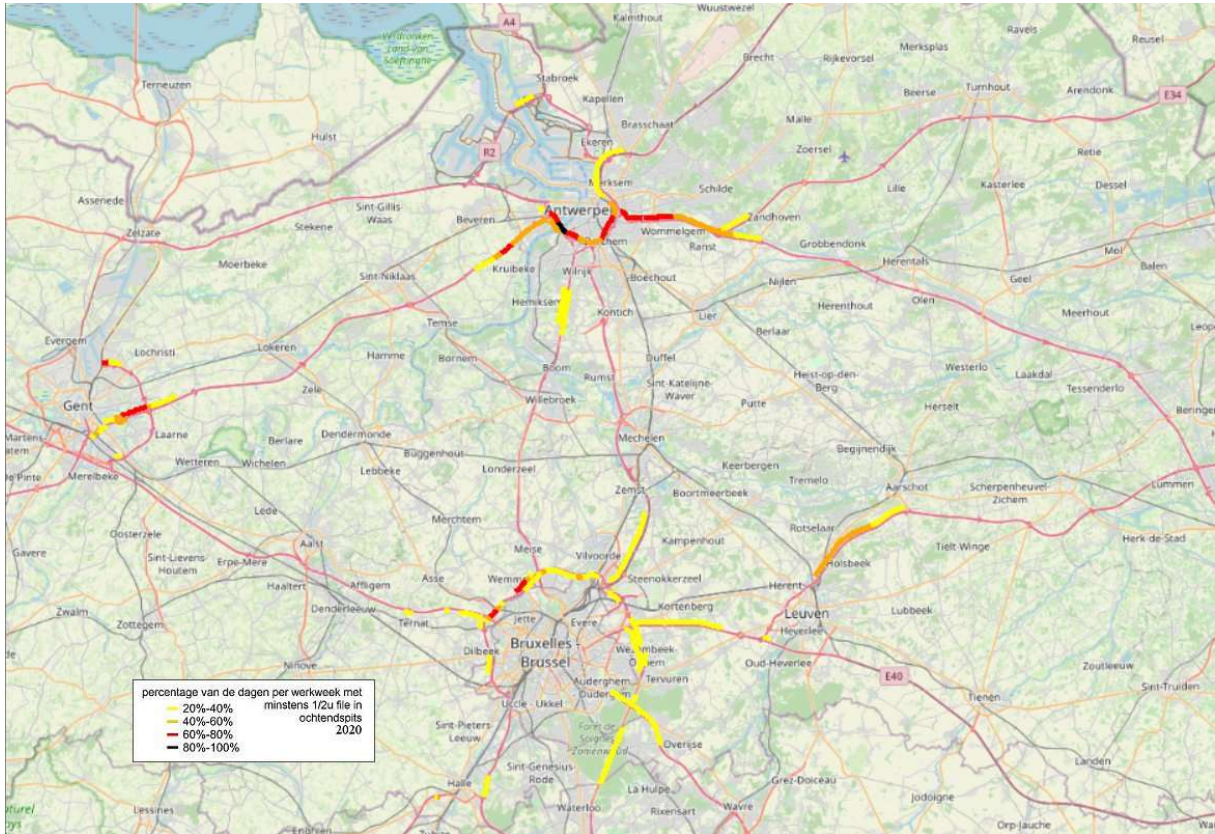




## 10 STRUCTURELE FILEZONES

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

Dit betreft een analyse voor werkdagen buiten de schoolvakantie in 2020 waarbij er per locatie werd nagegaan gedurende hoeveel % van de dagen er tijdens de spits gedurende minstens een half uur file werd waargenomen. De ochtendspits loopt hierbij van 6u tot 10u, de avondspits van 15u tot 19u.



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





## 11 FILELENGTE

In dit hoofdstuk worden enkele cijfers gerapporteerd met betrekking tot de lengte van de files op de Vlaamse snelwegen in 2020.

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

Hoofdstukken 11.1 en 11.2 focussen op de filelengte voor het totale Vlaamse snelwegennet per kalenderdag in 2020 en de topdagen met de langste files.

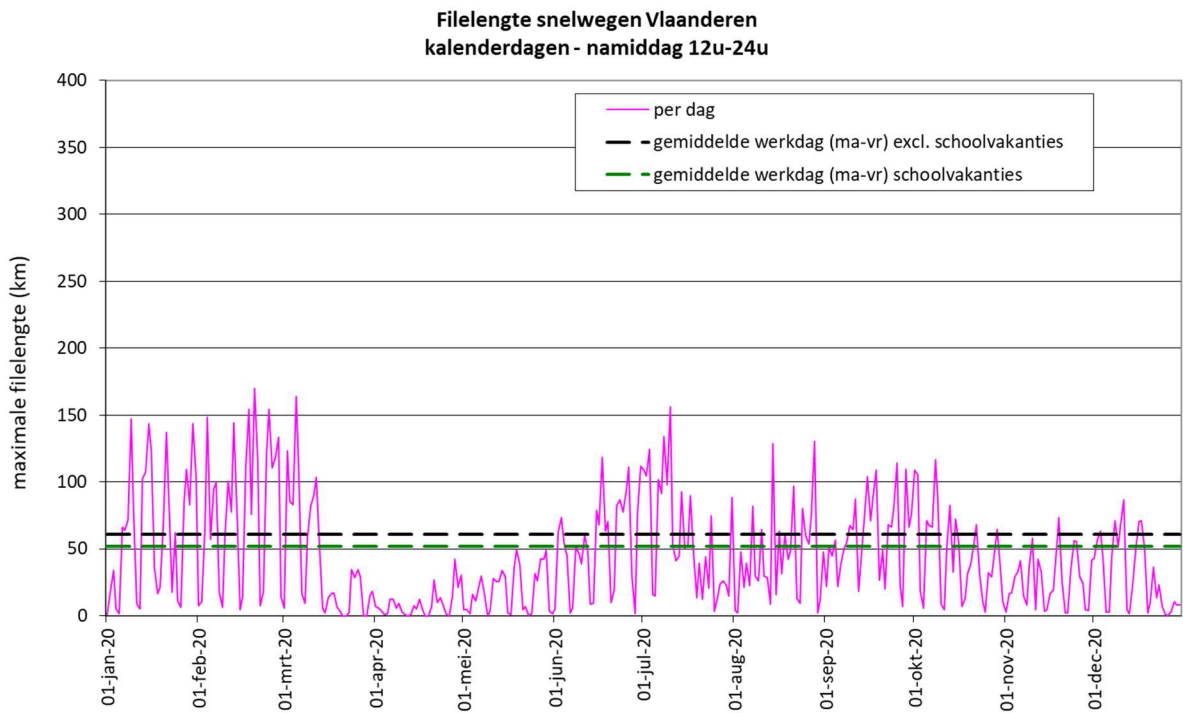
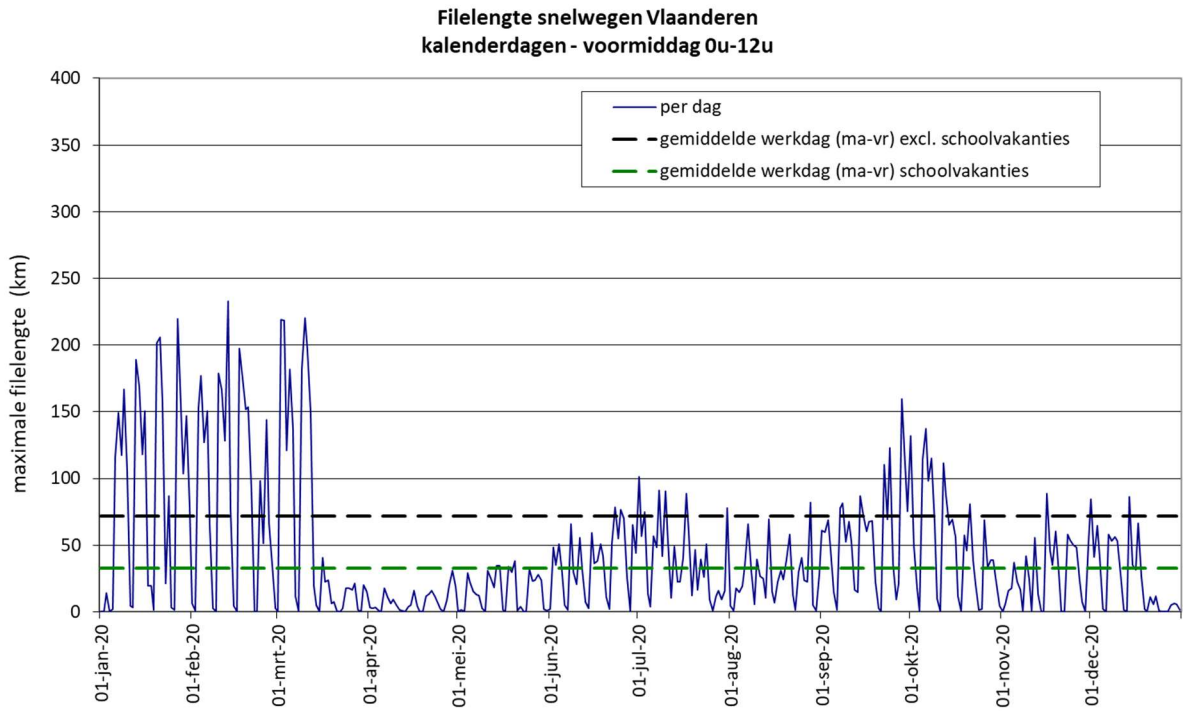
Hoofdstuk 11.3 focust op de gemiddelde filelengtes en de evolutie hiervan.





Aantal dagen met filelengte > 200km						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
VM (0u-12u)	30	19	30	21	27	7
NM (12u-24u)	2	6	7	5	2	0
DAG (0u-24u)	32	25	35	26	27	7

De gemiddelde filelengte in 2020 wordt besproken in hoofdstuk 11.3.









## 12 FILEZWAARTE INVLOEDSGEBIEDEN

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

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

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

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

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

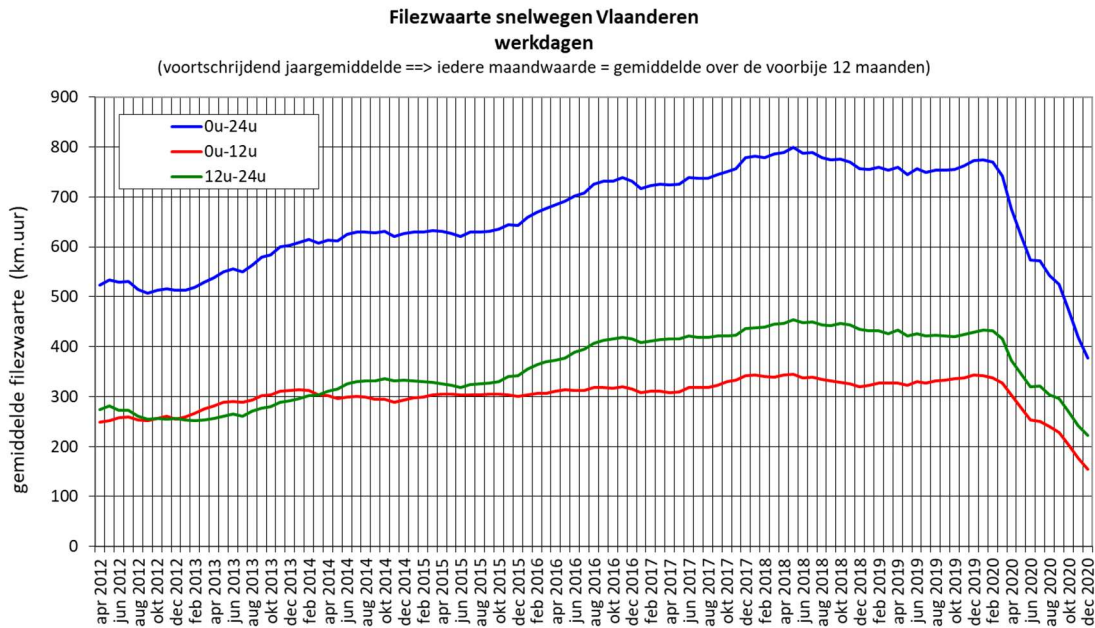




## 12.1.1 VERGELIJKING DAGDELEN PER INVLOEDSGEBIED

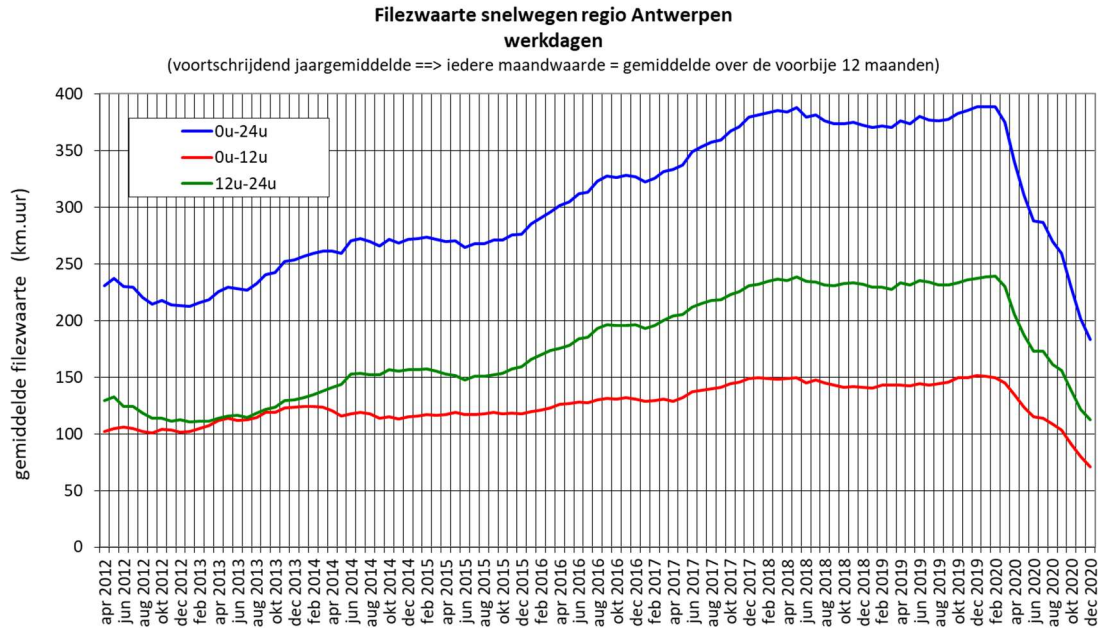
### Vlaanderen

Voor het totale snelwegennet is de filewaarte tijdens de avondspits sedert april 2014 beduidend groter dan tijdens de ochtendspits vooral door de toename van de avondfiles in 2016. Dit verschil tussen de ochtendspits en de avondspits is het geval voor alle invloedsgebieden (zie verder). In 2020 nemen de files zeer sterk af door de covid-maatregelen, met een sterke daling in filewaarte tot gevolg.



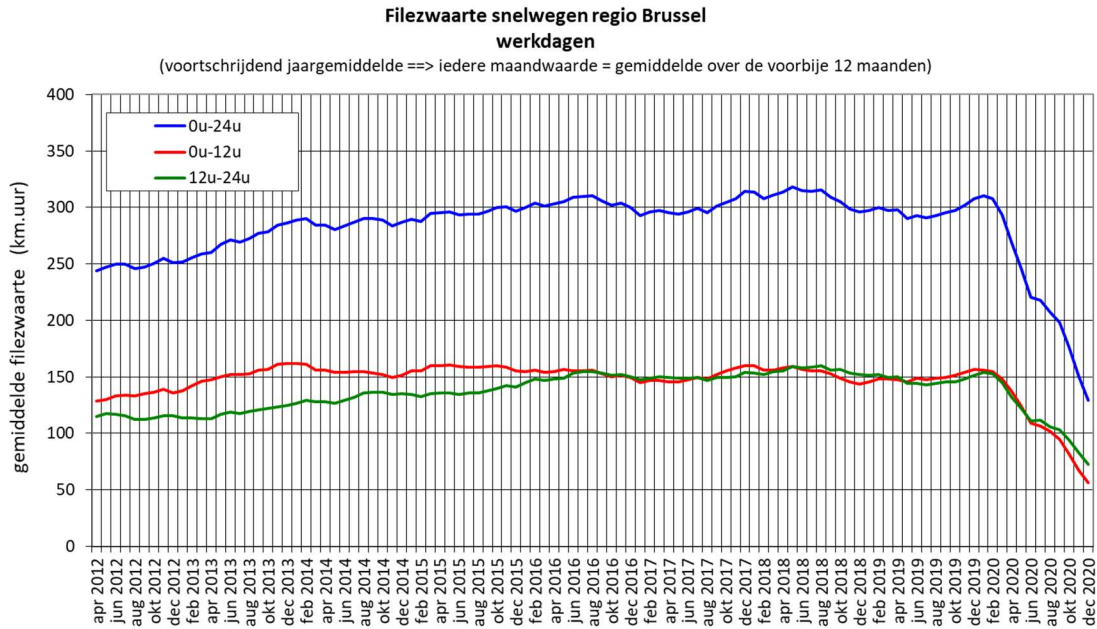
## Invloedsgebied Antwerpen

Dezelfde vaststelling als in Vlaanderen, kan gedaan worden in de Antwerpse regio. Daar is het verschil tussen de filezwaarte in de avondspits en ochtendspits nog meer uitgesproken. Dit komt door enerzijds een terugval van de ochtendfiles in het voorjaar 2014 ingevolge de herbelijningsmaatregel op de binnenring in het knooppunt Antwerpen-Zuid en anderzijds een zeer sterke toename in zowel 2016 als 2017 van de avondfiles. In 2020 nemen zowel de ochtendfiles als de avondfiles zeer sterk af door de covid-maatregelen en verkleint het absolute verschil tussen de twee dagdelen.



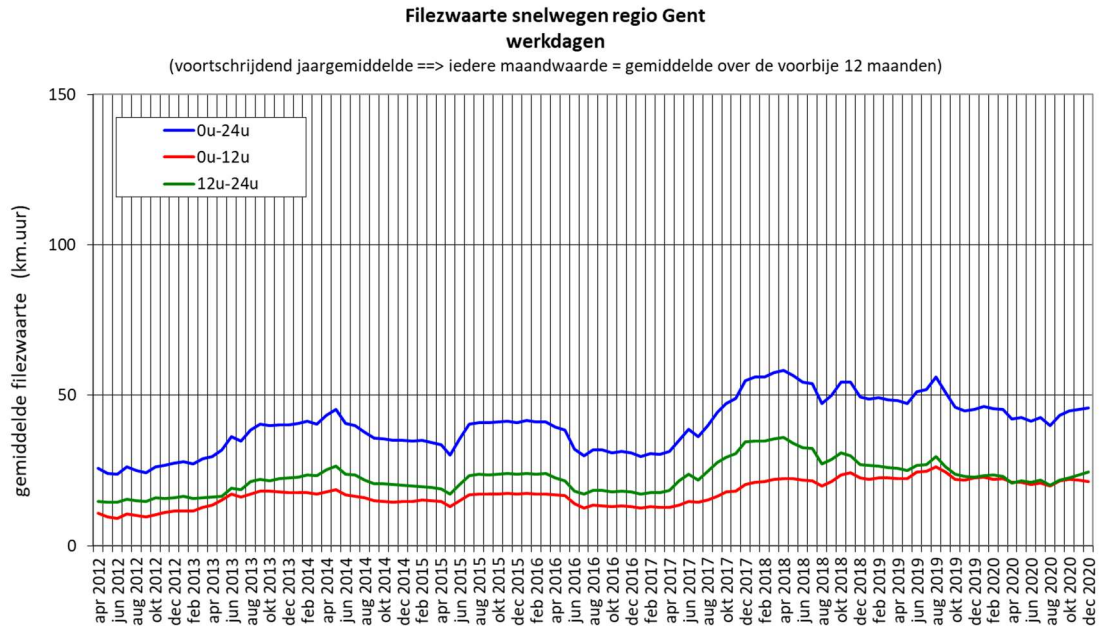
## Invloedsgebied Brussel

In de Brusselse regio is te zien hoe de filezwaarte tijdens de avondspits toenam tot medio 2016 terwijl het ochtendspitsniveau eerder gelijk bleef. Hierdoor zijn in deze regio de ochtendfiles sinds medio 2016 niet langer zwaarder dan de avondfiles terwijl dit voorheen wel het geval was. Nadien zijn, in tegenstelling tot de andere regio's, de ochtend- en avondfiles in de regio Brussel ongeveer even zwaar. In 2020 nemen de files zeer sterk af door de covid-maatregelen en blijven de ochtendfiles en de avondfiles ongeveer even zwaar.



## Invloedsgebied Gent

In het invloedsgebied van Gent zijn de avondfiles licht zwaarder dan de ochtendfiles. Het congestieniveau in de regio Gent is weliswaar veel lager dan in de andere regio's (let tevens op de aangepaste schaal in de grafiek). De toename in 2017 is deels te wijten aan wegenwerken. In tegenstelling tot de andere regio's, is er in 2020 geen daling van de filezwaarte in het invloedsgebied van Gent, wat verklaard kan worden door wegenwerken in deze regio.

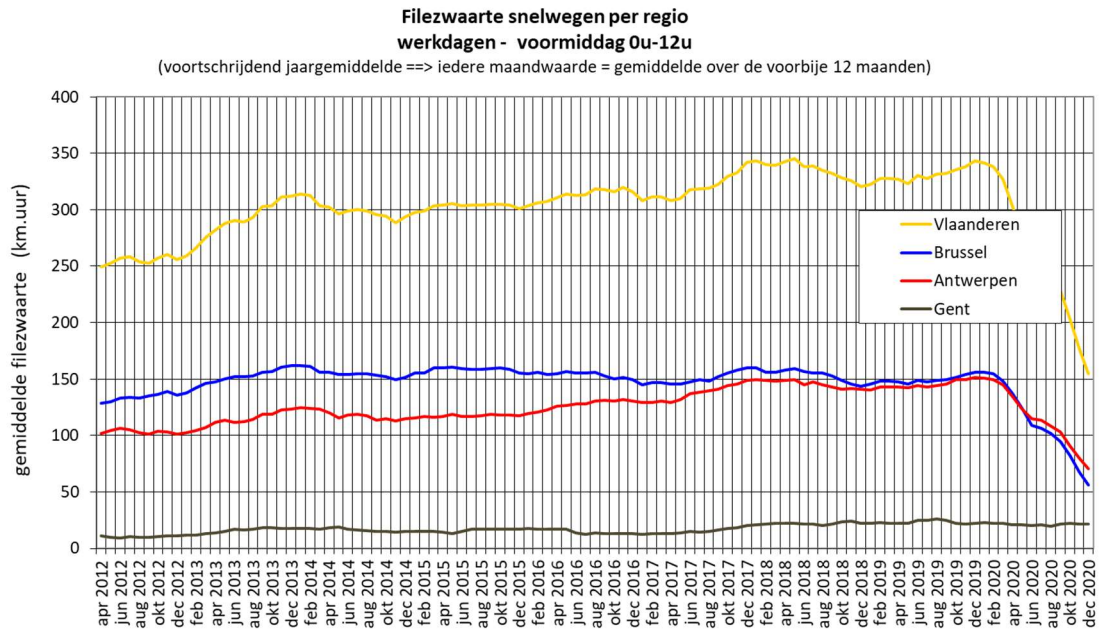




## 12.1.2 VERGELIJKING INVLOEDSGEBIEDEN PER DAGDEEL

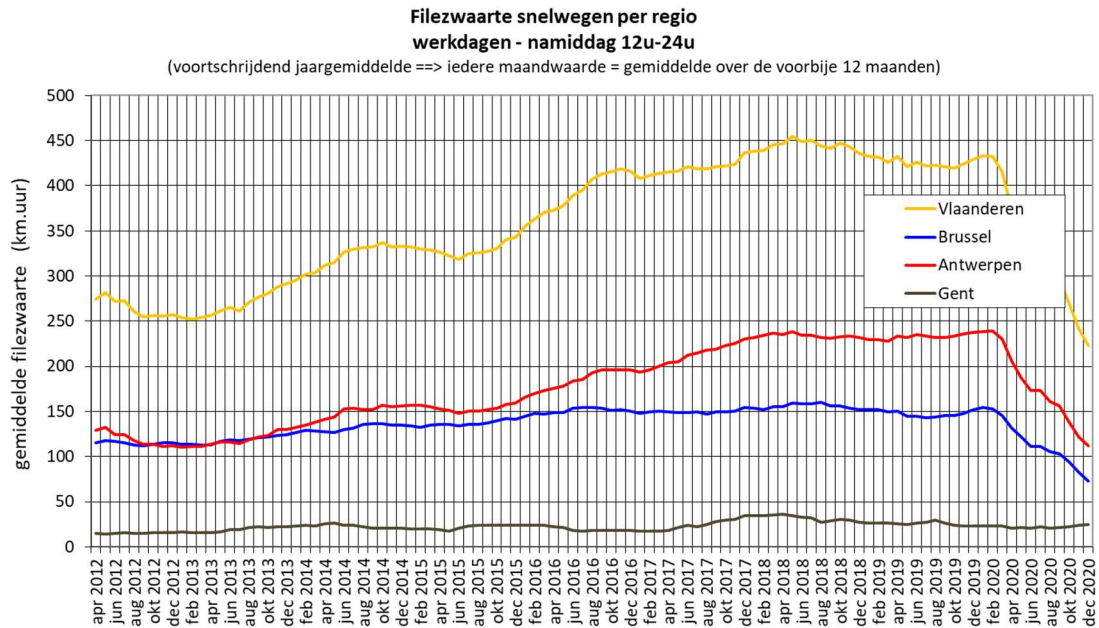
### Ochtendfiles

In het geval van de ochtendfiles was de filezwaarte in de regio Brussel steeds beduidend groter geweest dan deze in de regio Antwerpen doch het verschil wordt sinds medio 2016 stelselmatig kleiner, vooral door een toename in Antwerpen. Vanaf 2019 zijn de ochtendfiles in Antwerpen en Brussel qua zwaarte aan elkaar gewaagd. De ochtendfiles in de regio Gent verdwijnen in het niets in vergelijking met deze in de regio's Antwerpen of Brussel, maar kennen in tegenstelling tot de andere regio's geen afname in 2020 waardoor het verschil met de andere regio's beduidend kleiner werd.



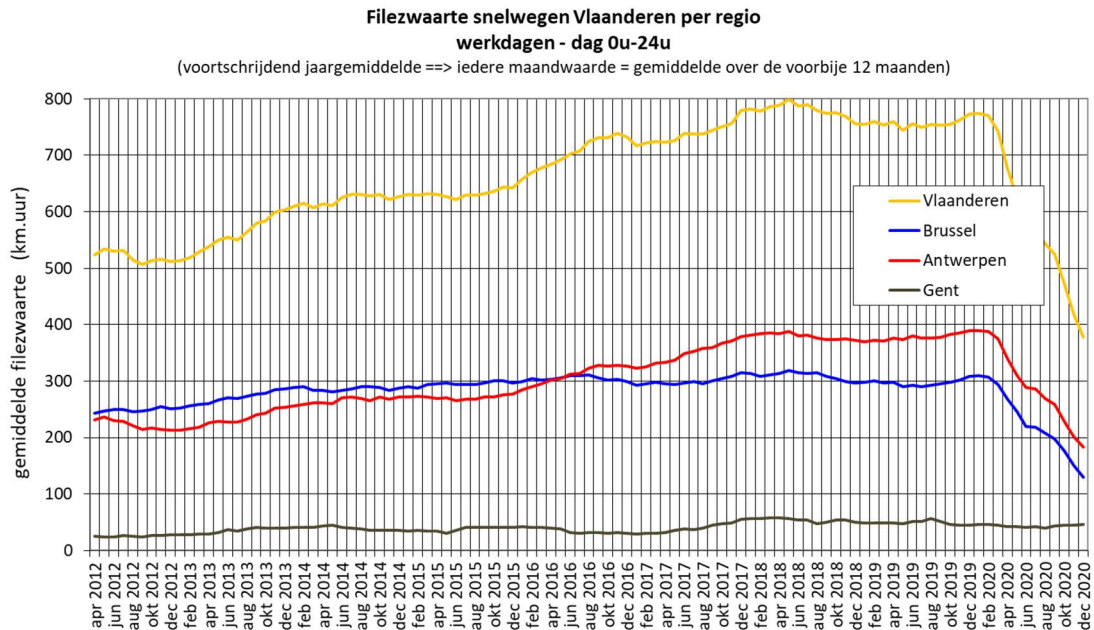
## Avondfiles

In het geval van de filezwaarte tijdens de avondspits waren de regio's Antwerpen en Brussel in 2012-2013 nog aan elkaar gewaagd. Vanaf 2014 werden de avondfiles in de regio Antwerpen zwaarder dan deze in de regio Brussel. Vooral in de periode 2016-2017 kenden de avondfiles in de regio Antwerpen een sterke toename waardoor deze nu beduidend zwaarder zijn dan deze in de regio Brussel. In 2020 kennen beide regio's een zeer sterke daling in de avondfiles. De avondfiles in de regio Gent verdwijnen in het niets in vergelijking met deze in de regio's Antwerpen of Brussel, maar blijven in tegenstelling tot de andere regio's constant in 2020 waardoor het verschil met de andere regio's verkleint.



## Volledige dag

Het gecombineerde effect, met name de filezwarte over de volledige dag, is te zien in onderstaande grafiek. Door de sterkere toename van de files in de regio Antwerpen treedt in 2016 een trendbreuk op en wordt de filezwarte op dagbasis in de regio Antwerpen voor het eerst groter dan deze in de regio Brussel. Door de aanhoudende sterkere stijging in Antwerpen in 2016 en 2017 zette deze trend zich verder en lag het niveau van de totale filezwarte op dagbasis in Antwerpen in 2019 ruim boven dat van Brussel. Door de covid-maatregelen daalt de filezwarte voor beide regio's, maar de filezwarte in Antwerpen blijft hoger dan deze in Brussel.







Door de inspanningen van de Vlaamse regering om de Vlaamse snelwegen terug in optimale staat te brengen, vonden er de voorbije jaren ook in de regio's Antwerpen en Brussel talrijke ingrijpende wegenwerken plaats die gepaard gingen met extra congestie (zie bespreking per snelweg in hoofdstuk 13.1). Hierdoor worden de evolutiecijfers ook voor die regio's en bijgevolg voor Vlaanderen in totaliteit verstoord (cf. toename in het jaar van de werken, afname het jaar nadien). De impact van deze wegenwerken varieert over de jaren. Het effect is omwille van het grote niveau van structurele congestie minder uitgesproken dan in de regio Gent. Doch als gevolg van deze wegenwerken was het in het verleden niet meer mogelijk om de zuivere autonome evolutie van de files hiervan te onderscheiden. In 2020 vonden er voornamelijk wegenwerken plaats in de regio's Antwerpen en Gent. Echter, algemeen gezien was de impact van de covid-maatregelen veel sterker dan het effect van wegenwerken. Enkel voor de regio Gent, waar de filezwaarte altijd al eerder beperkt geweest is, zien we in tegenstelling tot de andere regio's in 2020 wel een stijging in filezwaarte veroorzaakt door de wegenwerken ondanks de covid-maatregelen









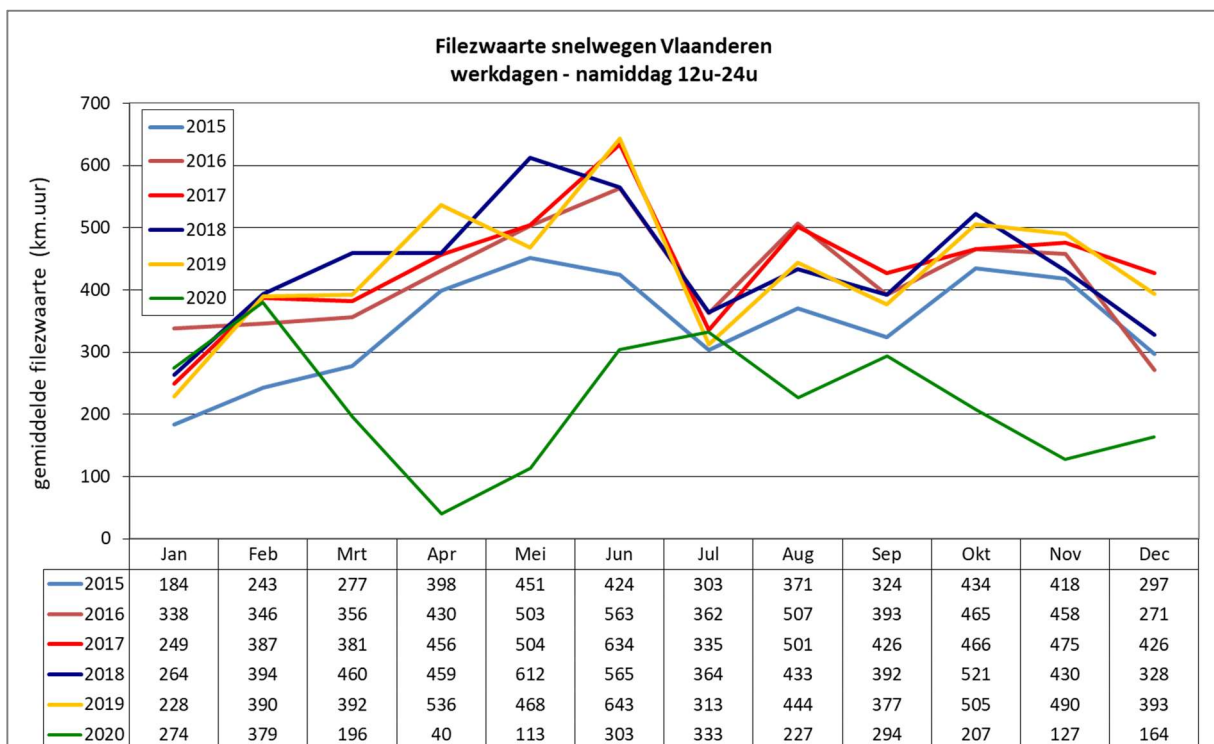
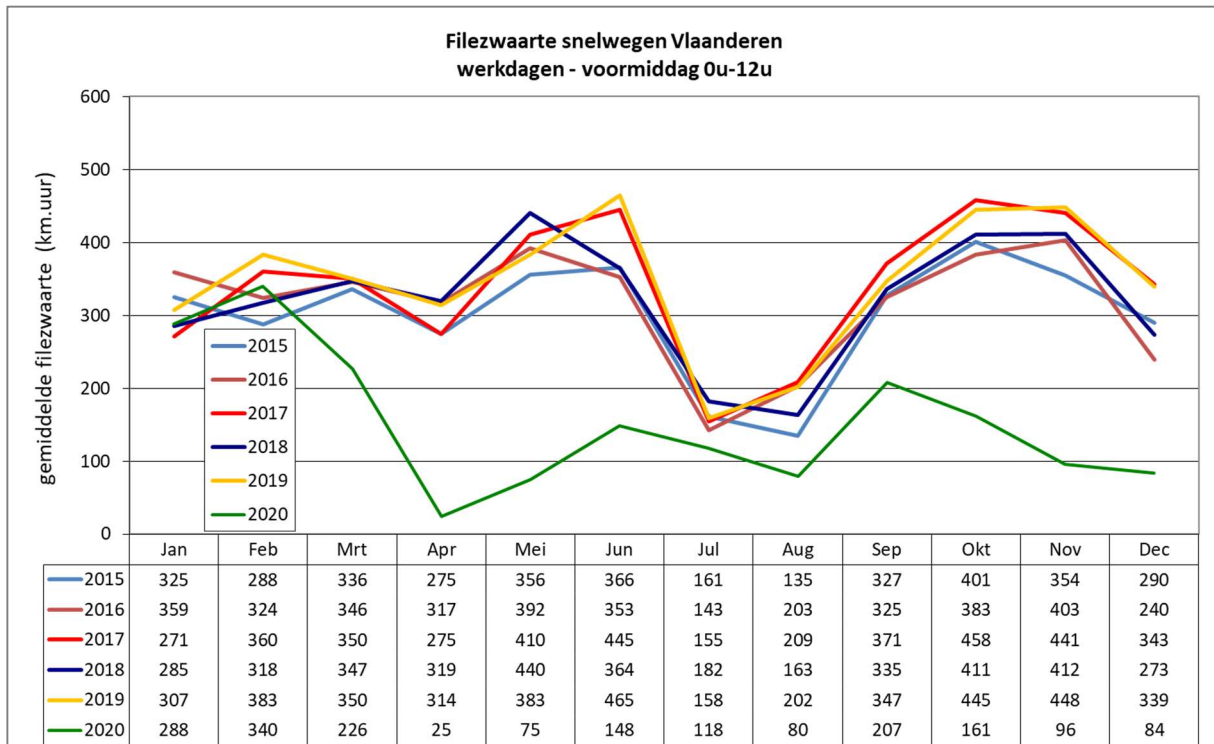






## 12.2 VARIATIE OVER DE MAANDEN

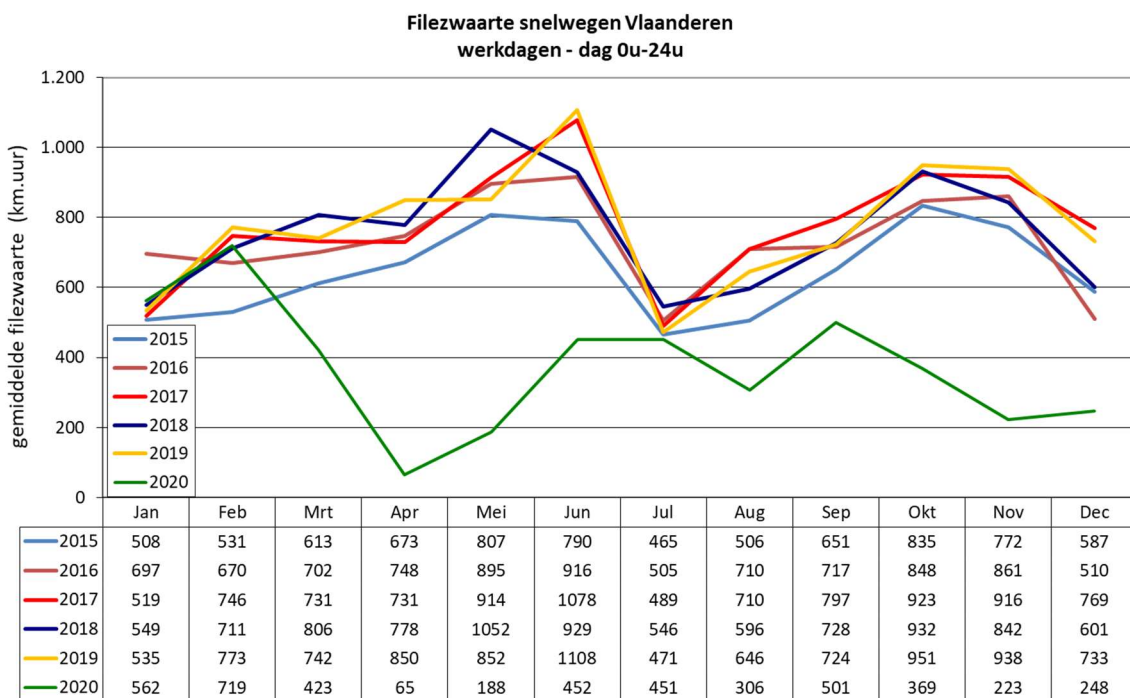
In dit hoofdstuk wordt, aan de hand van maandgemiddelden van de filezwaarte voor het totale Vlaamse snelwegennet, inzicht geboden in de seizoensinvloed alsook hoe de evoluties zijn verdeeld over het jaar. De impact van de covid-maatregelen in 2020 kan hier bekeken worden voor de verschillende maanden afzonderlijk.





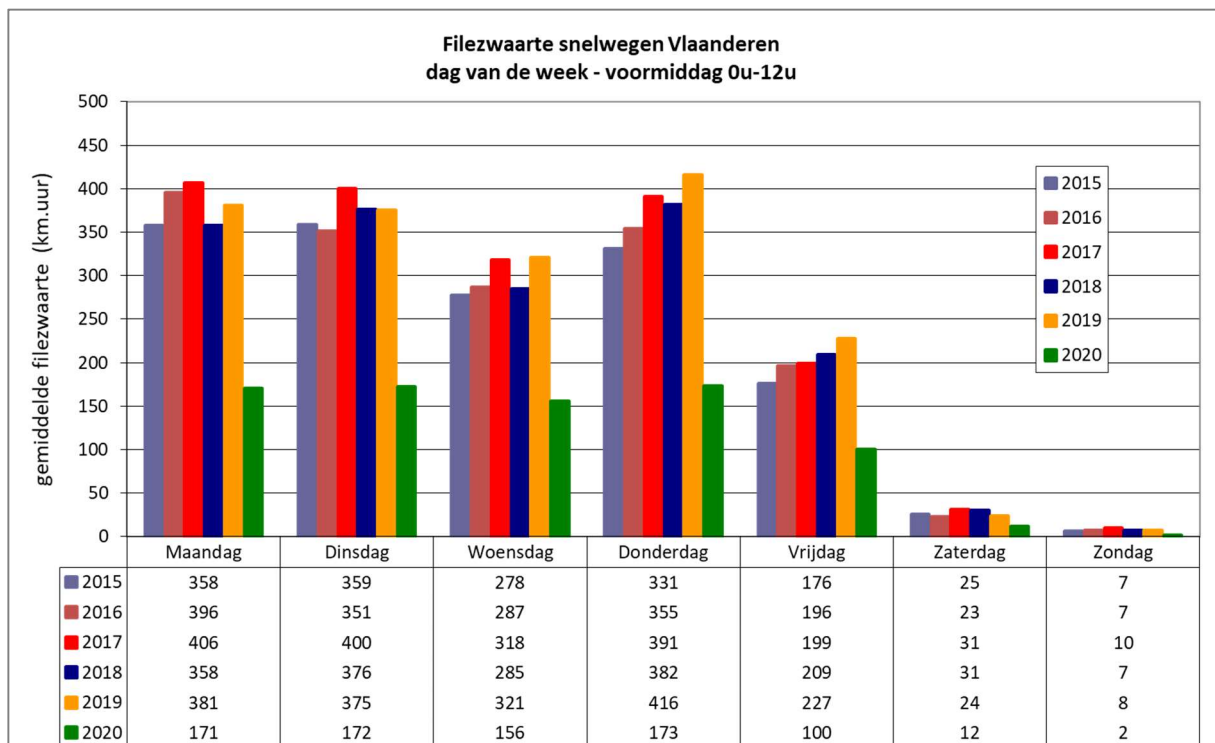
- **2020**

- ten gevolge van de covid-maatregelen is er vanaf maart een sterke afname van de ochtendfiles ten opzichte van de voorgaande jaren. De afname is niet in alle maanden even groot. Het grootste effect was er in de maanden april, mei, november en december.
- de filezwaarte in de namiddag kende eveneens een sterke afname, al was deze niet in alle maanden even sterk aanwezig als de afname in de ochtendfiles. Opvallend is dat de filezwaarte van de avondspits in juli, min of meer vergelijkbaar is met die van de voorbije jaren. Een mogelijke reden is dat vanwege de covid-pandemie meer mensen met de auto reisden in plaats van met het vliegtuig.
- De maanden januari en februari (de maanden voor de covid-maatregelen) vertonen een afname in filezwaarte voor de ochtendfiles ten opzichte van 2019. Voor de avondfiles is er een toename ten opzichte van 2019 voor januari, maar een afname voor februari.



## 12.3 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 ochtendfiles, de avondfiles en de volledige dag.

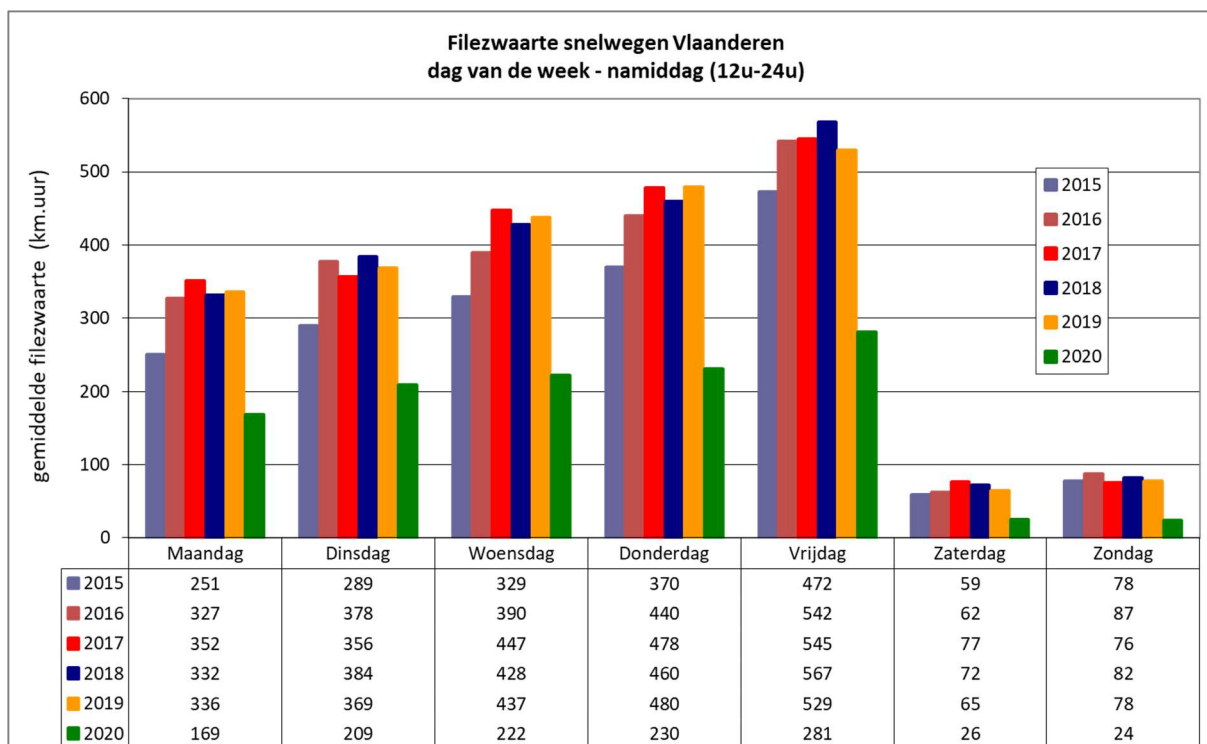


De ochtendfile zijn voor de verschillende jaren het zwaarst op maandag, dinsdag en donderdag in vergelijking met de andere dagen van de week, maar zijn in 2020 wel veel beperkter dan de voorbije jaren.

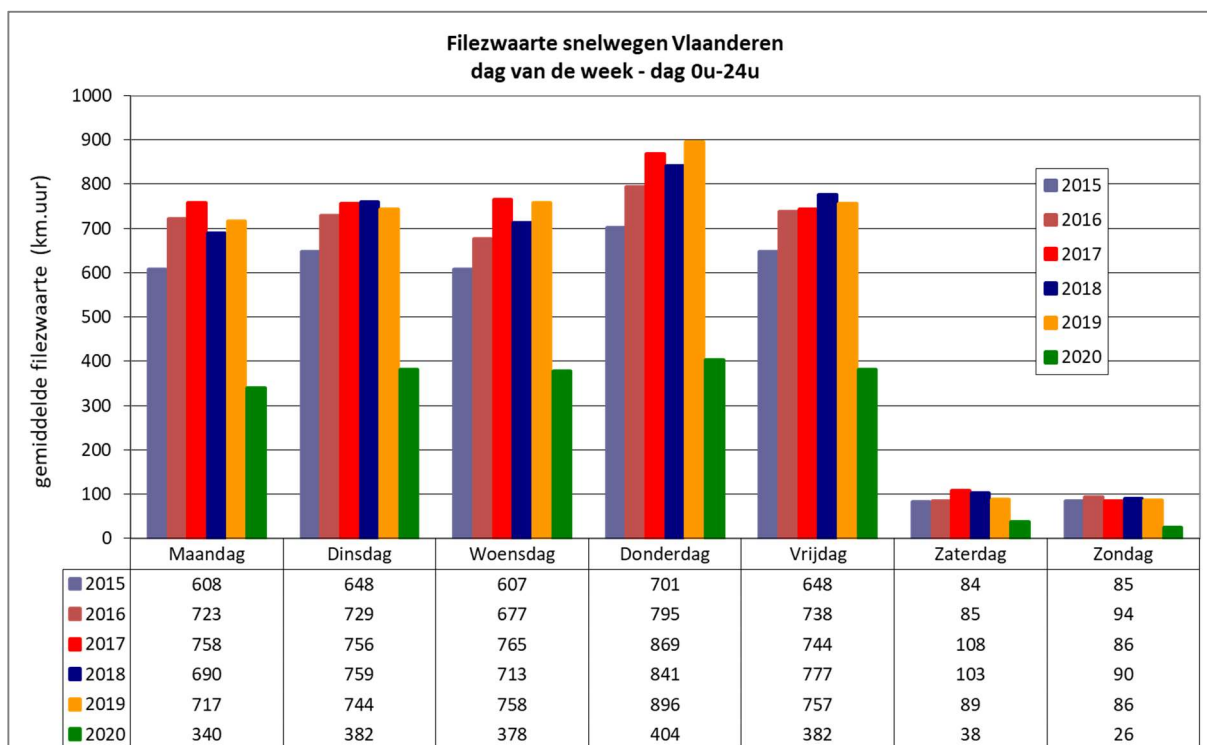
- 2015: maandag en dinsdag zwaarder dan donderdag
- 2016: maandag zwaarst
- 2017: maandag en dinsdag iets zwaarder dan donderdag
- 2018: dinsdag en donderdag zwaarst, gevolgd door maandag
- 2019: donderdag zwaarst, gevolgd door maandag en dinsdag
- 2020: maandag, dinsdag en donderdag ongeveer even zwaar

In vergelijking met 2019 is de filezwaarte tijdens de ochtendspits in 2020 op alle werkdagen sterk afgenomen. Het verschil tussen maandag, dinsdag en donderdag enerzijds, en woensdag anderzijds werd beduidend kleiner. De ochtendfile is, net zoals de voorgaande jaren, het lichtst op vrijdag (wat de werkdagen betreft), maar het verschil is kleiner ten opzichte van de voorgaande jaren.





De avondfiles vertonen een heel standvastig beeld over de jaren. Deze zijn het minst zwaar op maandag. Naarmate de week vordert nemen de avondfiles stelselmatig verder toe in zwaarte waardoor de avondfiles op vrijdag al ieder jaar het zwaarst zijn. Ondanks de lagere filezwaarte in 2020, blijft hetzelfde patroon bewaard, de filezwaarte is afgenomen op alle dagen van de week.





## 13 FILES PER SNELWEG

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

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

Hoofdstuk 13.1 focust op de individuele snelwegen.

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

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



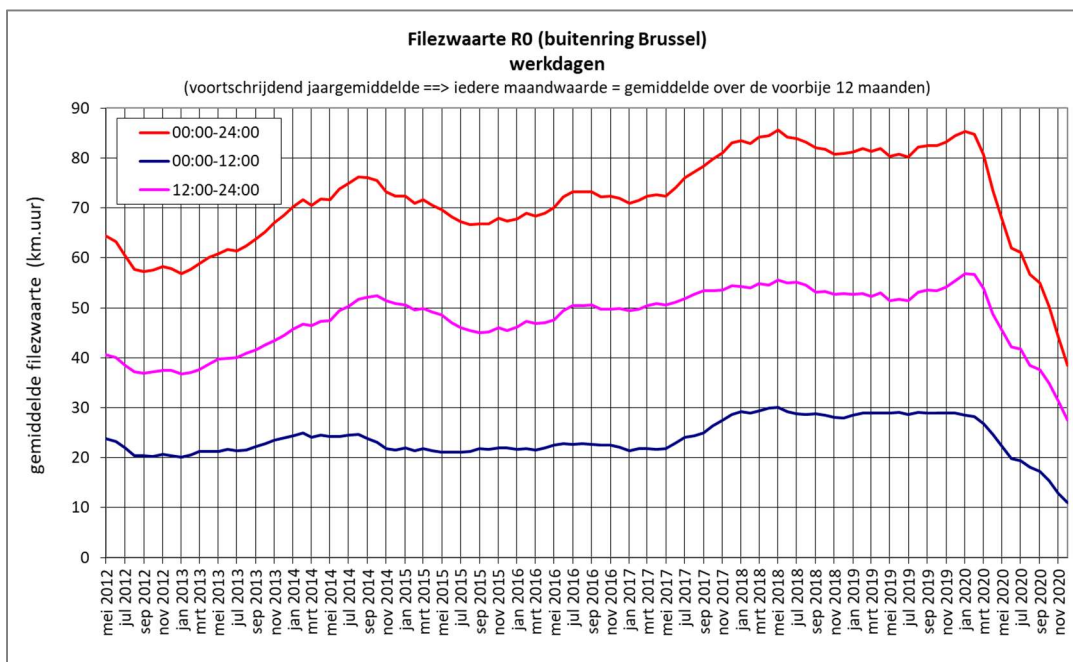
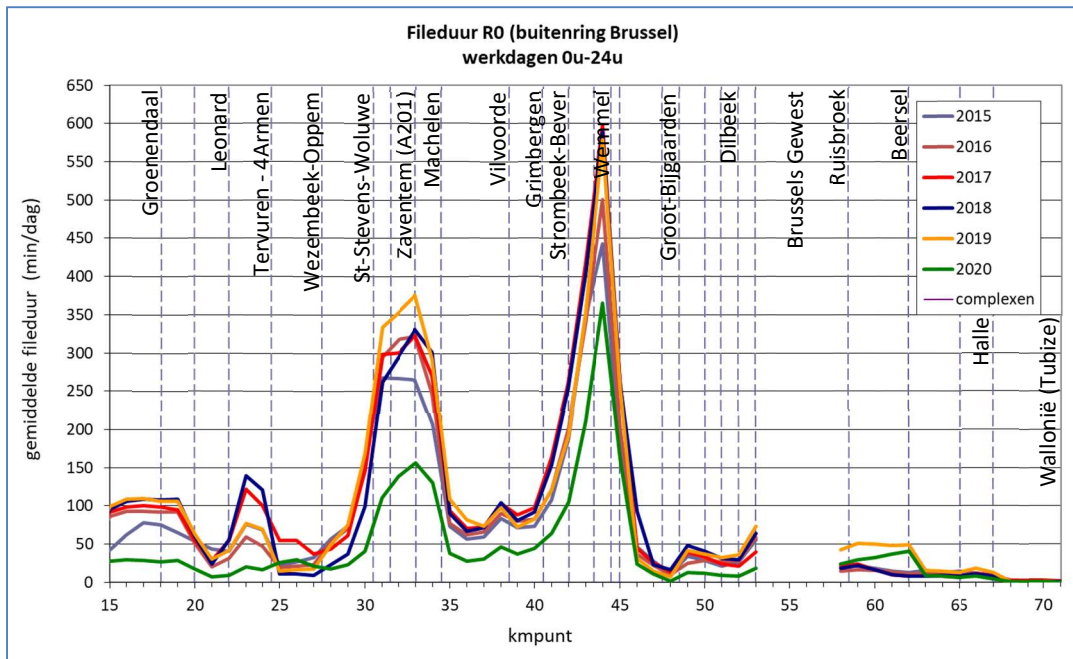
## 13.1 FILEZWAARTE EN FILEDUUR PER SNELWEG

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

- **1<sup>e</sup> grafiek: fileduur**
  - de bovenste grafiek geeft de fileduur weer op werkdagen (definities zie hoofdstuk 4) voor ieder kilometerpunt op de weg, uitgedrukt in aantal minuten file per dag; deze biedt inzicht in de plaats waar de congestie is gesitueerd op de weg
  - de rijrichting op deze grafiek is steeds van links naar rechts
  - de situering van de op- en afrittencomplexen en files is benaderend gelet op de resolutie van 1km waarmee de analyse is uitgevoerd
  - de schaal van de Y-as is steeds 250 minuten, met uitzondering van de R0, R1, E17 en E313 richting Antwerpen waar de fileduur veel hoger oploopt
  - de achterliggende cijfers kunnen worden opgevraagd via de interactieve webtool (zie hoofdstuk 2.2)
  
- **2<sup>e</sup> grafiek: filezwaarte**
  - de tweede grafiek geeft de langetermijnevolutie weer van de filezwaarte op werkdagen (definities zie hoofdstuk 4) waarbij de seizoensinvloeden zijn weggefilterd door gebruik te maken van voortschrijdende jaargemiddelden
  - voor de definitie alsook de voor- en nadelen bij het interpreteren van de voortschrijdende jaargemiddelden wordt verwezen naar hoofdstuk 12.1
  - de schaal van de Y-as verschilt van weg tot weg (wegens de grote variatie)
  - de achterliggende cijfers kunnen worden opgevraagd via de interactieve webtool (zie hoofdstuk 2.2)
  
- **tabel: evolutie filezwaarte op jaarbasis**
  - de tabel geeft de evolutie op jaarbasis weer van de filezwaarte op werkdagen voor de ganse snelweg: enerzijds de evolutie van jaar tot jaar, anderzijds de evolutie ten opzichte van 2012 (het beginpunt van de gewijzigde berekeningsmethode voor de file-indicatoren). Dit komt m.a.w. neer op de evolutie van de decemberwaarden van de voortschrijdende 12-maand gemiddelden
  - waarden in het lichtgrijs:
    - op sommige wegen is er enkel maar structurele file tijdens één van de spitsperiodes (ochtend of avond); in dergelijke gevallen worden de waarden in de tabel voor de spitsperiode zonder uitgesproken structurele congestie in het lichtgrijs weergegeven; kleine fluctuaties in de filezwaarte geven dan immers aanleiding tot grote procentuele evoluties waar echter niet teveel op mag worden gefocust wegens niet relevant



### 13.1.1 RO BUITENRING BRUSSEL





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

### **Ochtendspits versus avondspits**

Het fileprobleem op de buitenring van de R0 is een probleem van zowel de ochtendspits als van de avondspits, waarbij de avondspits zwaarder is dan de ochtendspits. De grootste fileduur wordt in 2020 waargenomen ter hoogte van Wemmel (tot 360 minuten of 6 uur file per werkdag, door de covid-maatregelen aanzienlijk minder dan voorgaande jaren).

### **Evolutie congestie op jaarbasis**

- 2013: toename van de ochtendfile en avondfile met 17 à 19%, in het geval van de ochtendspits nog onderschat omwille van de werken in 2012
- 2014: afname van de ochtendfiles met 10%, toename van de avondfiles met 14%
- 2015: lichte toename ochtendfiles met 2%, afname avondfiles met 11%
- 2016: status quo ochtendfiles, toename van de avondfiles met 10%
- 2017: evolutie verstoord door werken in 2017 doch duidelijk een toename
- 2018: lichte afname van de ochtend- en avondfiles met 2 à 3%
- 2019: toename van de ochtend- en avondfiles met 4 à 5%
- 2020: zeer sterke afname van de ochtendfiles met 62% en de avondfiles met 50% ten gevolge van covid-maatregelen

De daling in het begin van de curve met het voortschrijdend jaargemiddelde (tot augustus 2012) is de compensatie voor de extra file tijdens de werken aan het viaduct van Vilvoorde in 2011.

De afname in 2018 is duidelijk deels te wijten aan compensatie voor de extra file tussen Tervuren en St-Stevens-Woluwe tijdens de wegenwerken op deze wegvakken in 2017.

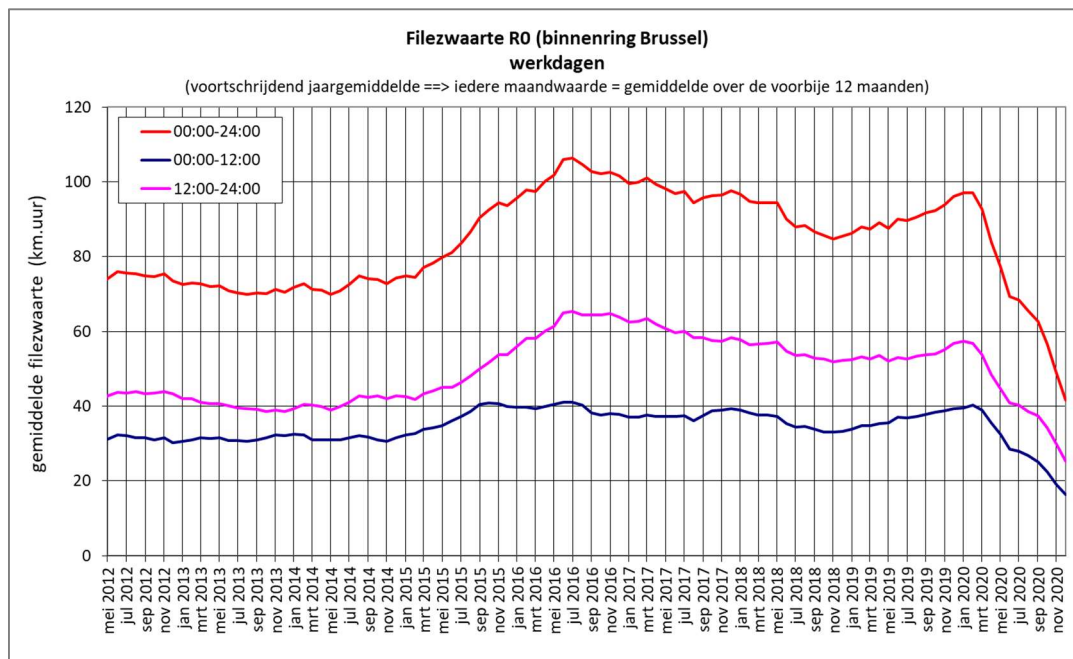
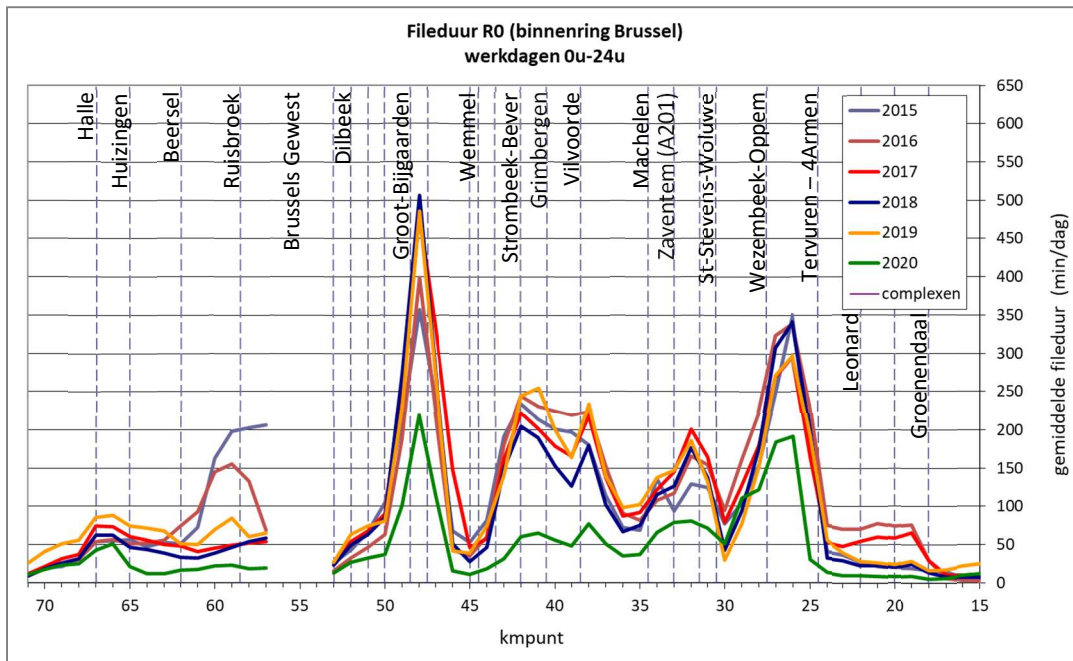
De toename in 2019 is deels te wijten aan de extra file tussen Anderlecht en Beersel tijdens de wegenwerken in 2019, doch voor de rest voornamelijk aan een toename tussen St-Stevens-Woluwe en Zaventem/Machelen.

De sterke afname in 2020 is te wijten aan de covid-maatregelen waardoor er een algemene sterke daling van het verkeersvolume plaatsvindt vanaf halverwege maart 2020. De plaatsen waar de files zich bevinden, blijven min of meer dezelfde als in 2019 (met uitzondering van de Vierarmentunnel), maar duren veel minder lang.

Ten opzichte van 2012 ligt de filezwaarte op de buitenring van de R0 in 2020 46% lager tijdens de ochtendspits en 27% lager tijdens de avondspits.



### 13.1.2 R0 BINNENRING BRUSSEL





- 2019 (mei-juni): werken tussen Halle en Brussel (vervangen verlichting en vangrails) met extra file tussen Wallonië en Brussel [vnl. ochtend]
- 2020 (januari-maart): werken tussen Beersel en Ruisbroek (geluidschermen)
- 2020 (september-december): werken in Wezembeek-Oppen (geluidschermen)

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

### **Ochtendspits versus avondspits**

Het fileprobleem op de binnenring van de R0 is een probleem van zowel de ochtendspits als van de avondspits waarbij de avondspits zwaarder is dan de ochtendspits. De grootste fileduur wordt in 2020 waargenomen ter hoogte van Groot-Bijgaarden (tot 220 minuten of 3,5 uur file per werkdag, beduidend minder dan tijdens de voorgaande jaren).

### **Evolutie congestie op jaarbasis**

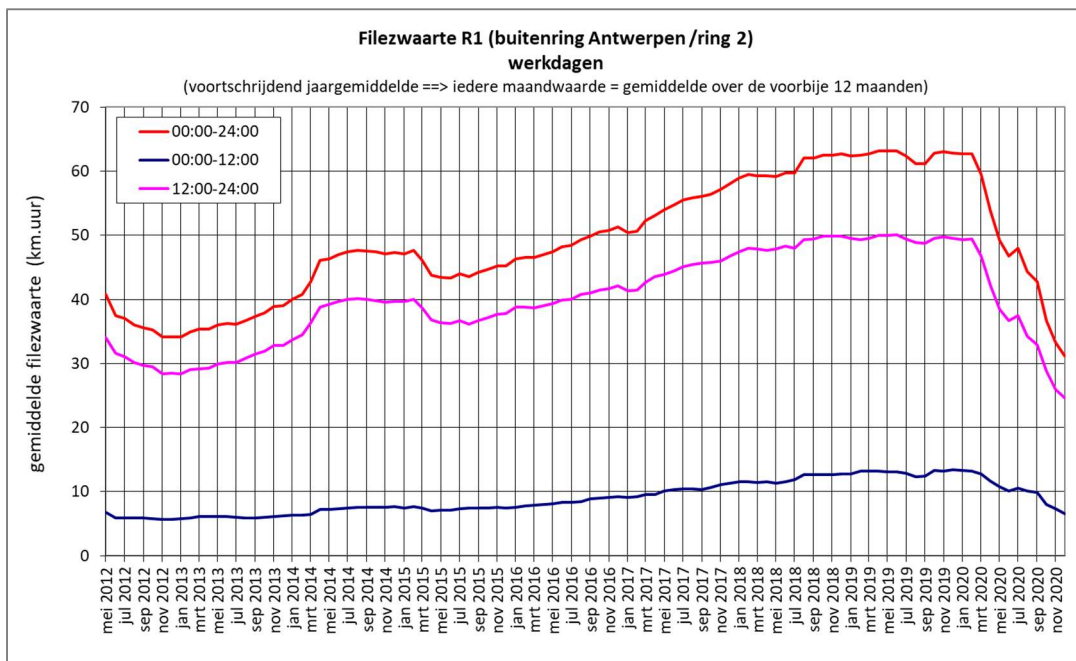
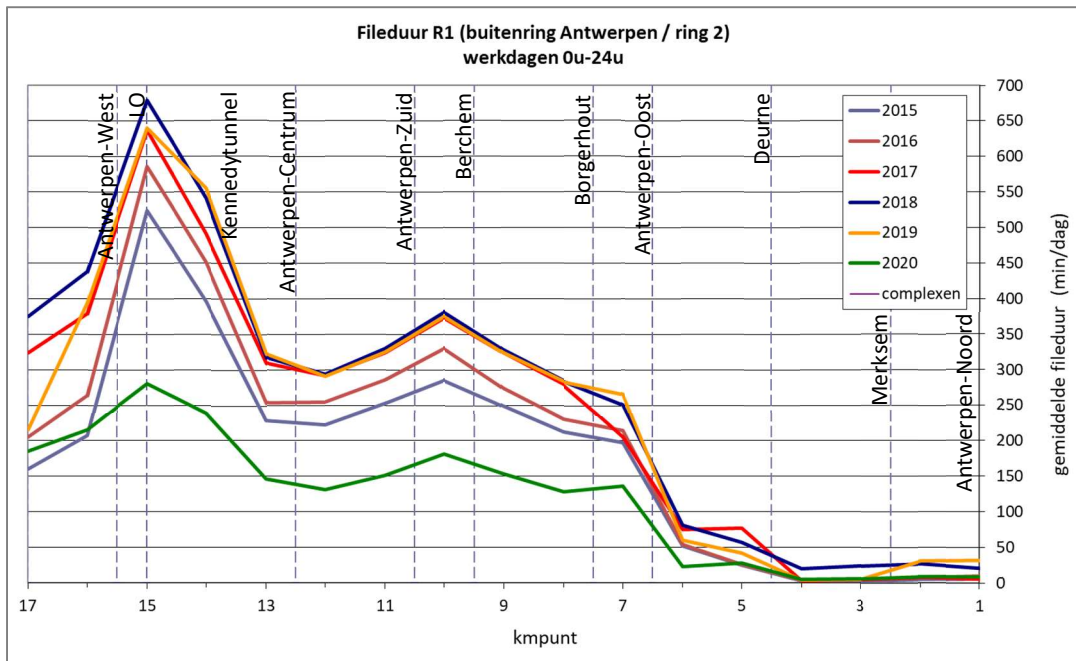
- 2013: toename van de ochtendfile met 6%, afname van de avondfile met 11%
- 2014: status quo tot lichte afname van de ochtendfile, toename van de avondfile met 11%
- 2015: evolutie verstoord door werken in 2015
- 2016: evolutie verstoord door werken in 2015 en 2016
- 2017: evolutie verstoord door werken in 2016 en 2017
- 2018: evolutie verstoord door werken in 2017 doch duidelijk een afname
- 2019: evolutie verstoord door werken in 2019 doch ook daarbuiten een toename
- 2020: zeer sterke afname van de ochtendfiles met 58% en de avondfiles met 55% ten gevolge van covid-maatregelen

Ten opzichte van 2012 ligt de filezwaarte op de binnenring van de R0 in 2020 46% lager tijdens de ochtendspits en 41% lager tijdens de avondspits.





### 13.1.3 R1 BUITENRING ANTWERPEN (RING 2)





### **Evolutie congestie op jaarbasis**

- 2013: toename van de avondfile met 15%
- 2014: evolutie verstoord door extra file in 2014 door werken
- 2015: afname, doch verstoord door werken in 2014
- 2016: toename van de avondfile met 11%
- 2017: opnieuw toename van de avondfile met 11%
- 2018: evolutie licht verstoord door werken in 2018 doch duidelijk een toename
- 2019: status quo
- 2020: daling van de avondfile met 50% door de covid-maatregelen

Ten opzichte van 2012 ligt de filezwaarte op de buitenring van de R1 tijdens de avondspits 14% lager in 2020 (ten gevolge van de covid-maatregelen, doch ook wegenwerken die voor een minder sterke afname kunnen zorgen in 2020).





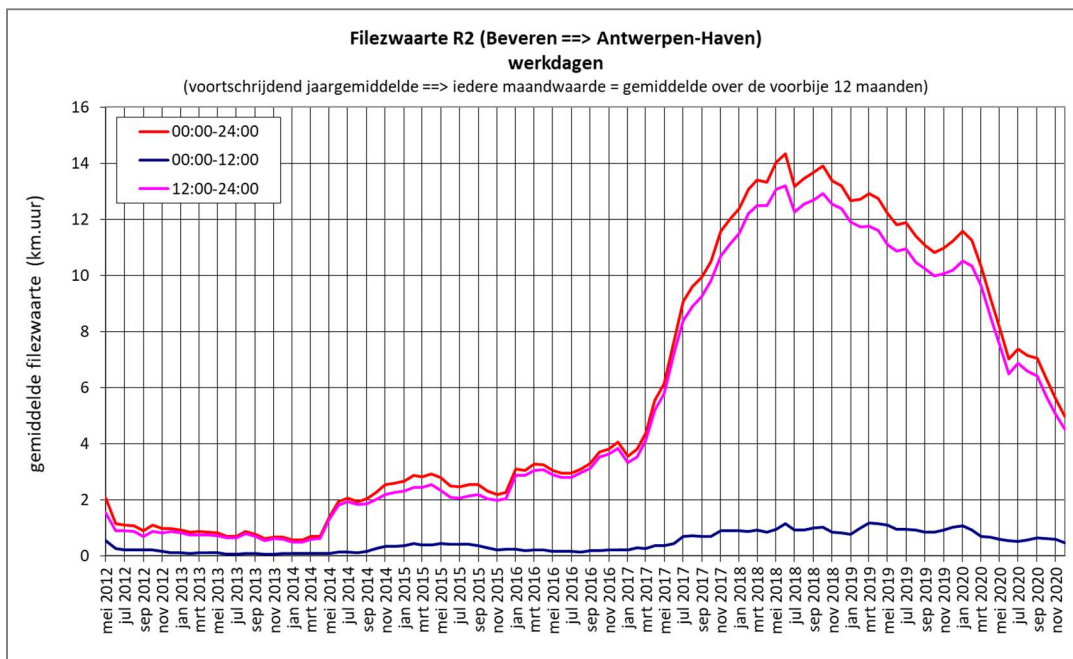
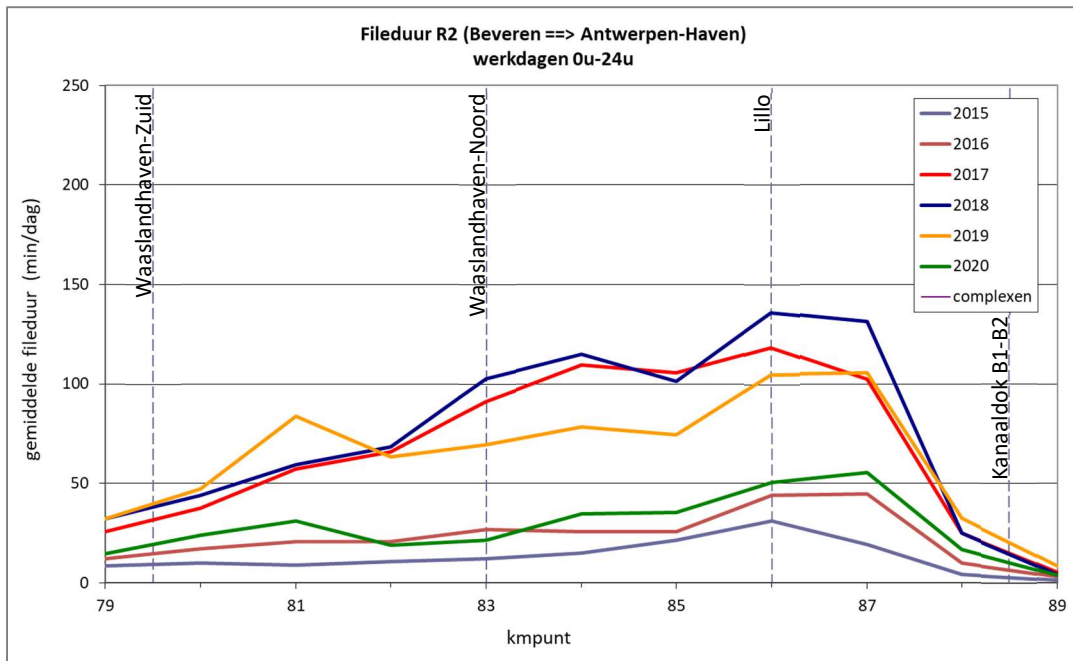


- 2015: ochtendfile status quo, toename van de avondfile met 4%
- 2016: toename van de ochtendfile met 9% en van de avondfile met 7%
- 2017: toename van de ochtendfile met 36% en van de avondfile met 19%
- 2018: toename van de ochtend- en avondfiles met 3%
- 2019: toename van de ochtend- en avondfiles met respectievelijk 5 en 3%
- 2020: afname van de ochtend- en avondfile met respectievelijk 13 en 30% door de covid-maatregelen

Ten opzichte van 2012 ligt de filezwaarte op de binnenring van de R1 in 2020 31% hoger tijdens de ochtendspits en 20% hoger tijdens de avondspits (met andere woorden, zelfs met de geldende covid-maatregelen in 2020 is de filezwaarte een stuk hoger dan in 2012).



### 13.1.5 R2 (BEVEREN ==> ANTWERPEN-HAVEN)







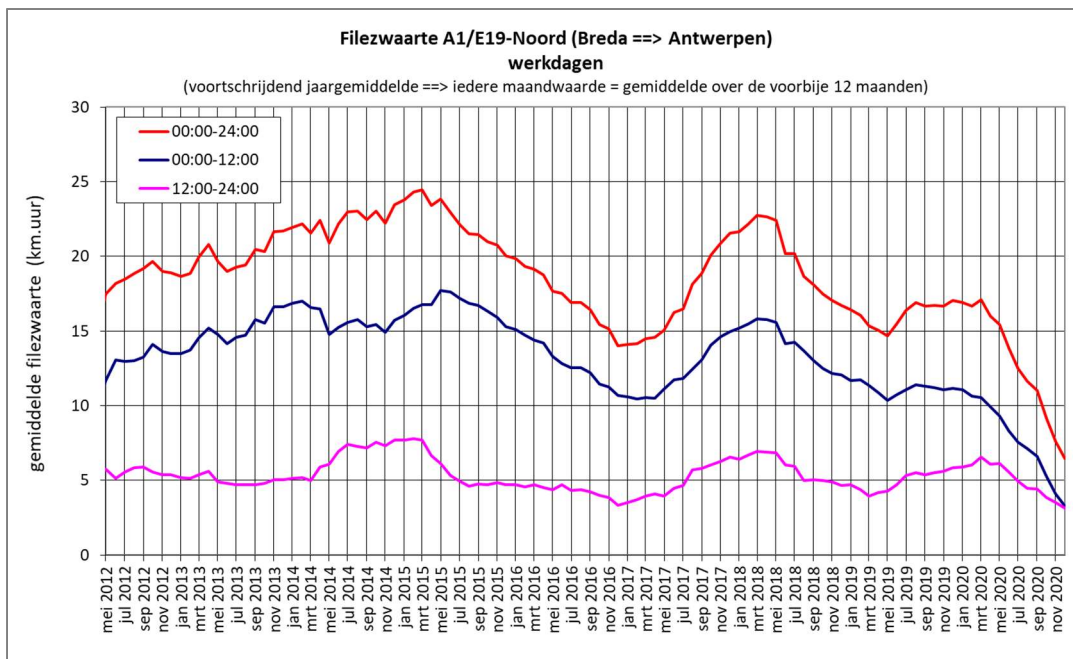
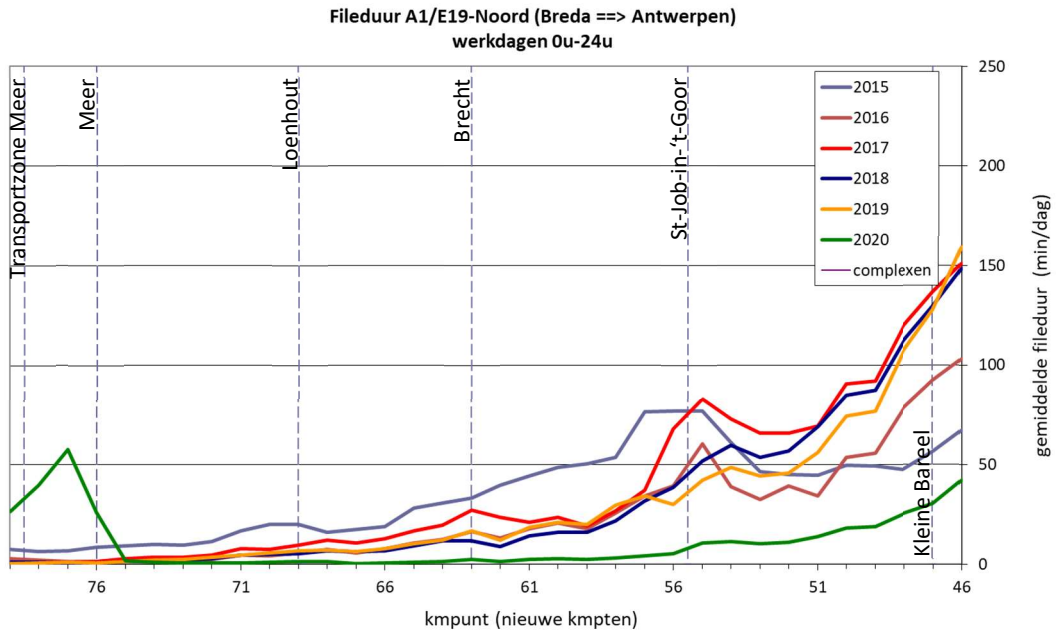
### **Evolutie congestie op jaarbasis**

- 2017: evolutie verstoord door wegenwerken in 2017 doch duidelijk een toename die zich al heeft ingezet voor deze wegenwerken
- 2018: evolutie verstoord door wegenwerken in 2017 doch duidelijk een toename, zeker gelet op de compensatie voor de extra file tijdens die werken
- 2019: evolutie verstoord door wegenwerken in 2018 en 2019 doch eerder een afname
- 2020: afname van de avondspits met 66% door de covid-maatregelen

Voor de avondfile op de R2 in deze rijrichting nam de voorbije jaren aanzienlijk toe. De grootste toename deed zich voor in 2017. Deels is dit te wijten aan de extra files tijdens de wegenwerken in Lillo in juli en augustus 2017. In de grafiek met de evolutie van de filezwaarte is echter te zien dat de avondfiles gestaag zijn toegenomen vanaf 2014 met een veel sterkere toename in 2017 vanaf maart. Dit is m.a.w. ruim voor de wegenwerken in Lillo en ook nog voor de knip van de Leien in Antwerpen. Ook begin 2018 zet de toename zich door. Dit wijst ontegensprekelijk op een structureel capaciteitstekort in de Tijsmanstunnel. In 2019 is er terug sprake van een mildering van de filedruk op de R2. In 2020 daalt de filezwaarte terug tot het niveau van 2016 door de covid-maatregelen.



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





### **Evolutie congestie op jaarbasis**

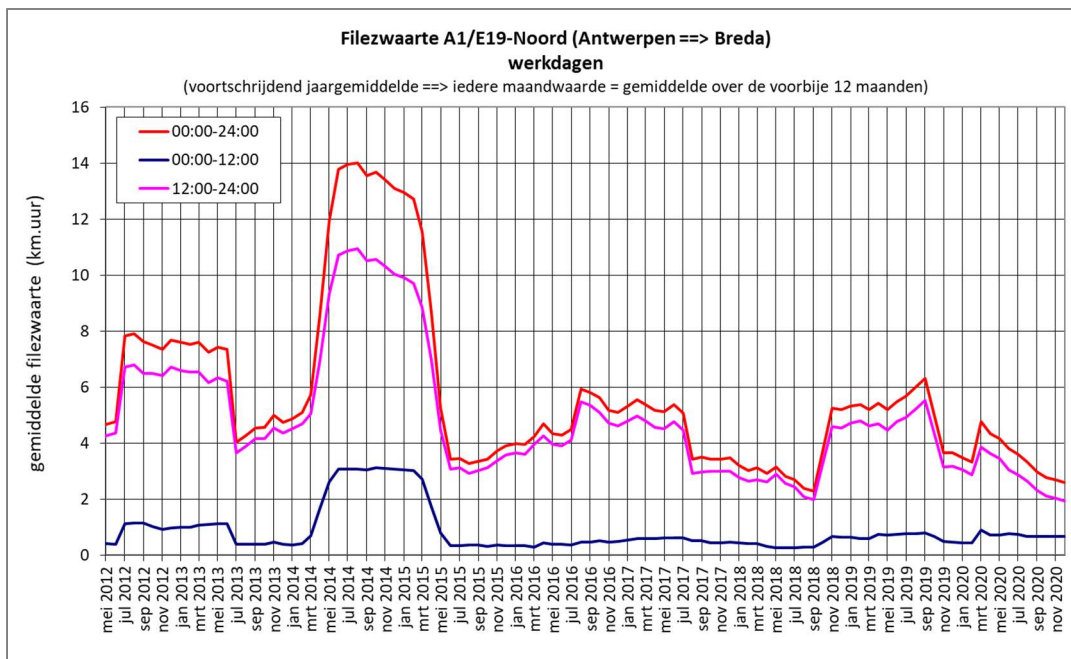
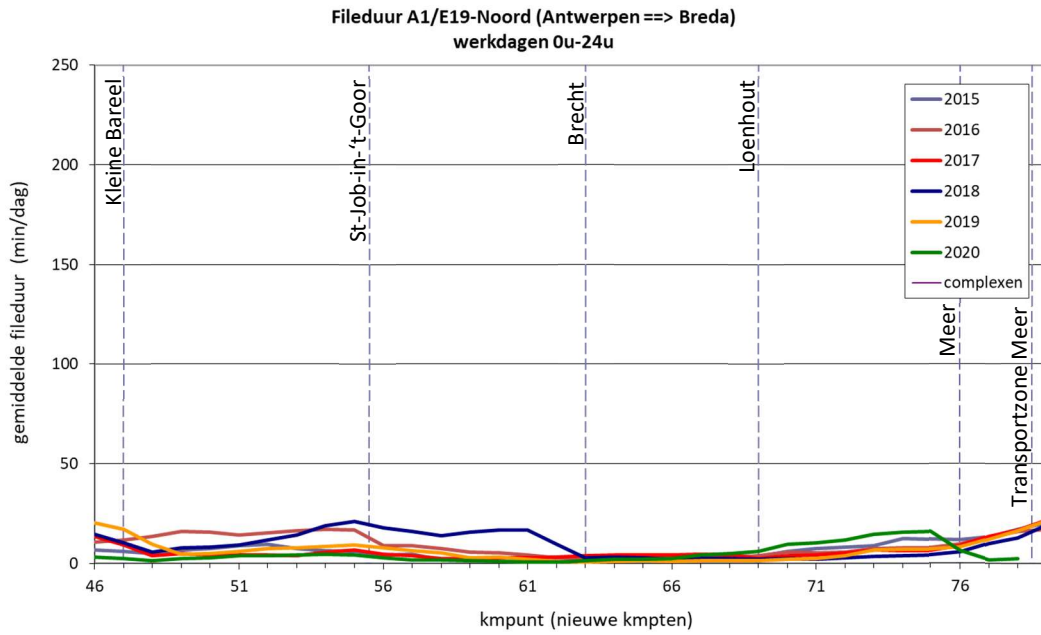
- 2013: toename
- 2014: evolutie verstoord door wegenwerken
- 2015: afname minstens deels te wijten aan de werken in 2014
- 2016: afname met 30%
- 2017: toename met 40%
- 2018: afname met 20%
- 2019: afname met 7%
- 2020: afname met 71% door de covid-maatregelen

Ten opzichte van 2012 ligt de filezwaarte op de E19-Noord tijdens de ochtendspits 76% lager in 2020 (verstoord door de wegenwerken in 2020).

De afname van de ochtendfiles op de E19-Noord richting Antwerpen in 2015 is deels toe te schrijven aan compensatie voor de extra hinder in 2014 die gepaard ging met de wegenwerken die er toen plaatsvonden. De daling zet zich echter ook nadien nog even verder. Wellicht is hier een verband met de openstelling van de A4 in Steenbergen in Nederland waardoor een deel van het verkeer de route via de A12-Noord in België neemt (cf. afname van het vrachtverkeer aan de grensovergang in Meer samenvallend met een toename aan de grensovergang in Zandvliet sinds de openstelling van de A4). De toename in 2017 lijkt vooral een gevolg te zijn van meer terugslaan van de Antwerpse ring naar de E19-Noord.



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





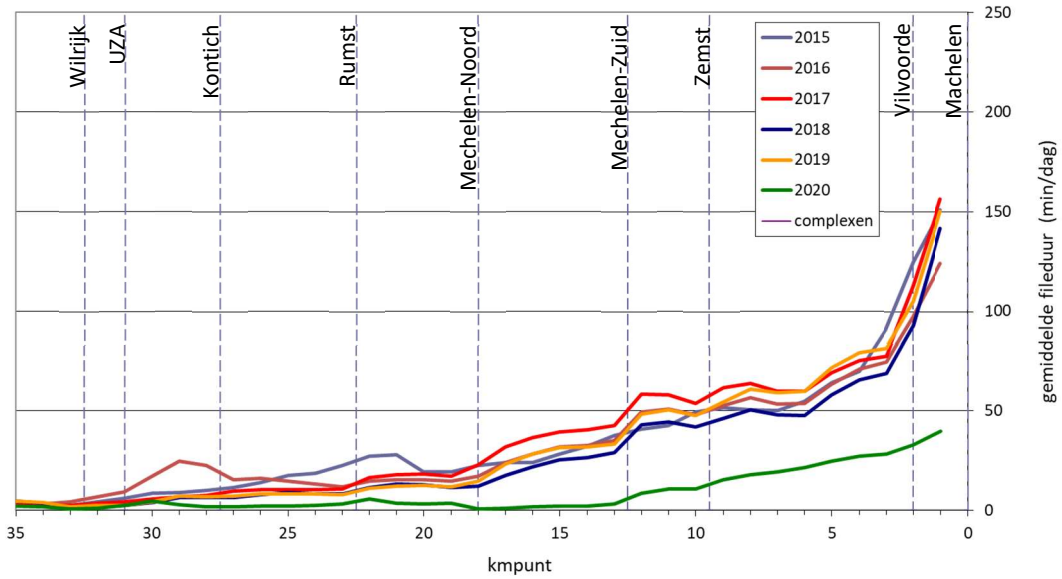
- 2018: evolutie verstoord door wegenwerken in 2018
- 2019: evolutie verstoord door wegenwerken in 2018
- 2020: afname met 39% tijdens de avondspits door de covid-maatregelen

De ingebruikname van de spitsstrook op de E19-Noord, samen met de extra rijstroken tussen de Antwerpse ring en Kleine Bareel hebben ertoe geleid dat de structurele congestie op de E19-Noord is verdwenen. Enkel ter hoogte van de afrit St-Job-in-'t-Goor is er lokaal nog hinder door de fileterugslag vanop de afrit in St-Job-in-'t-Goor.



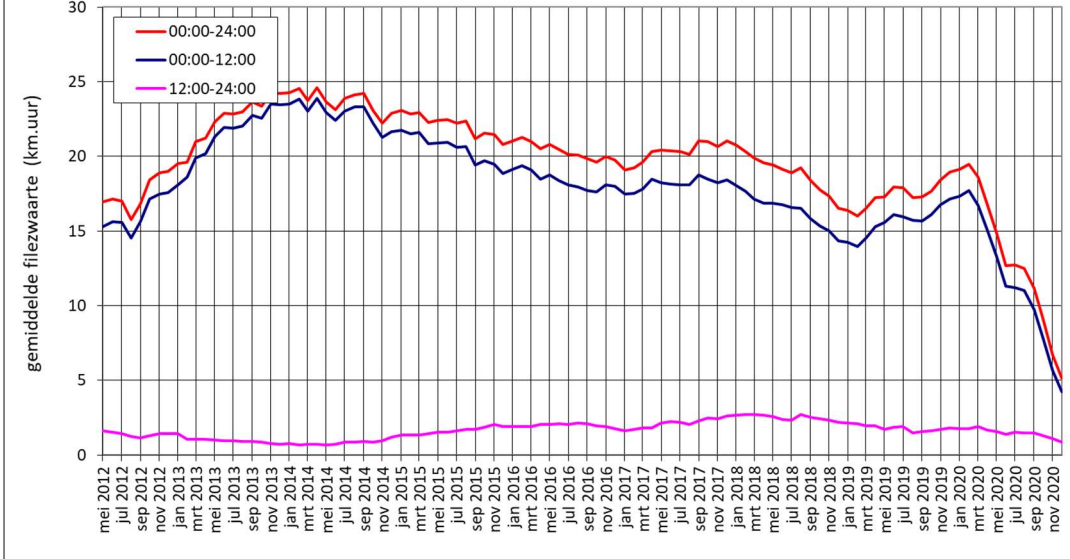
### 13.1.8 A1/E19-ZUID (ANTWERPEN ==> BRUSSEL)

**Fileduur A1/E19-Zuid (Antwerpen ==> Brussel)**  
werkdagen 0u-24u



**Filezwaarte A1/E19-Zuid (Antwerpen ==> Brussel)**  
werkdagen

(voortschrijdend jaargemiddelde ==> iedere maandwaarde = gemiddelde over de voorbije 12 maanden)





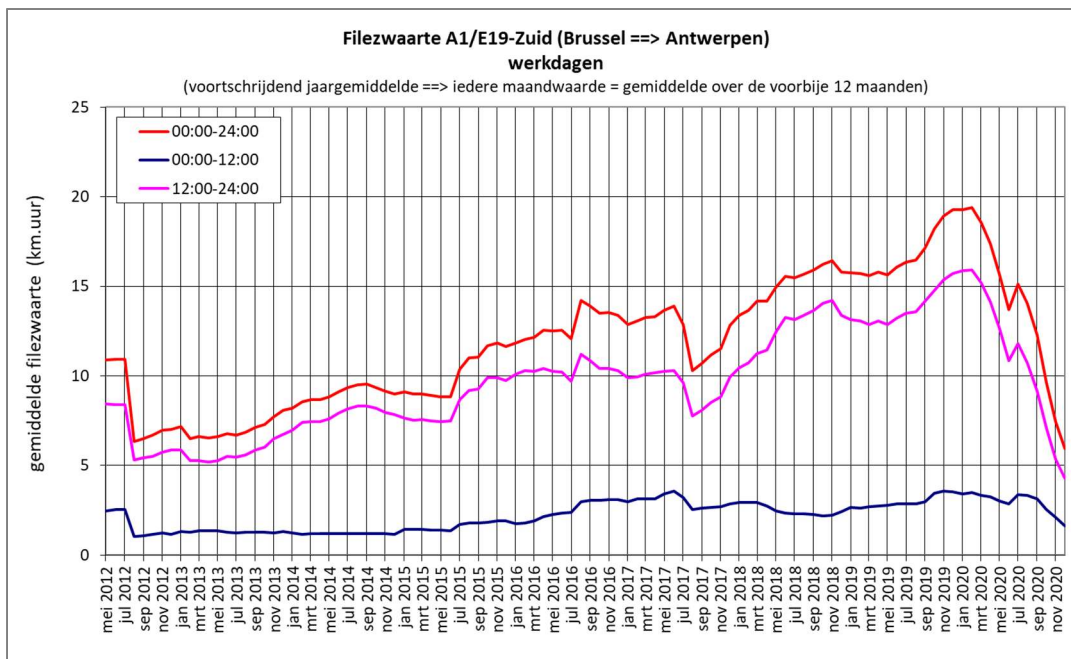
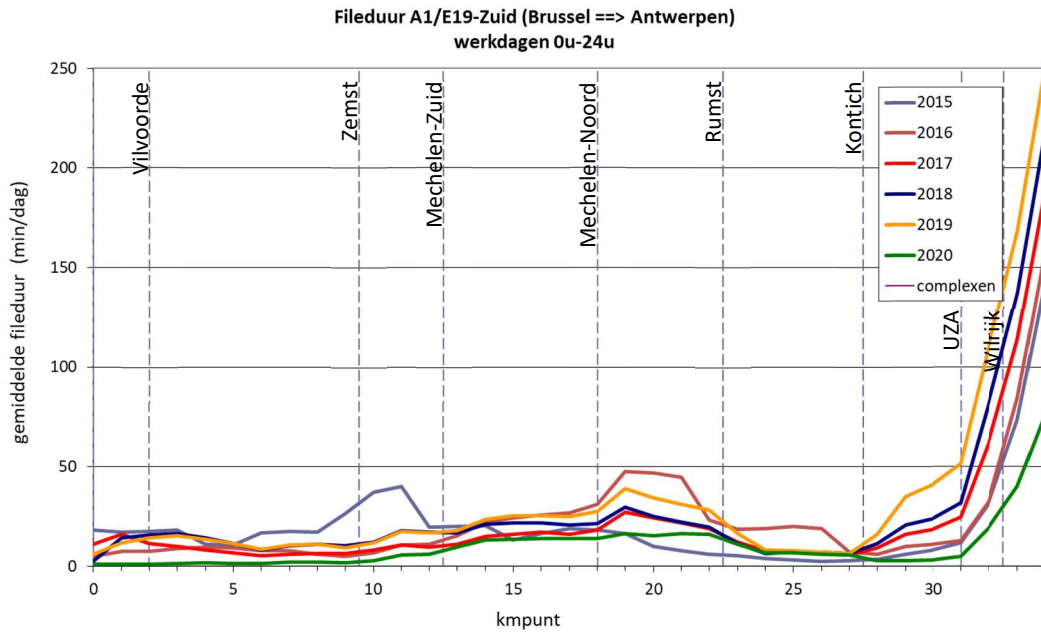


- 2019: toename van de ochtendfiles met 19%
- 2020: afname van de ochtendfiles met 75%

Ten opzichte van 2012 ligt de filezwaarte op de E19-Zuid tijdens de ochtendspits 76% lager in 2020.



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



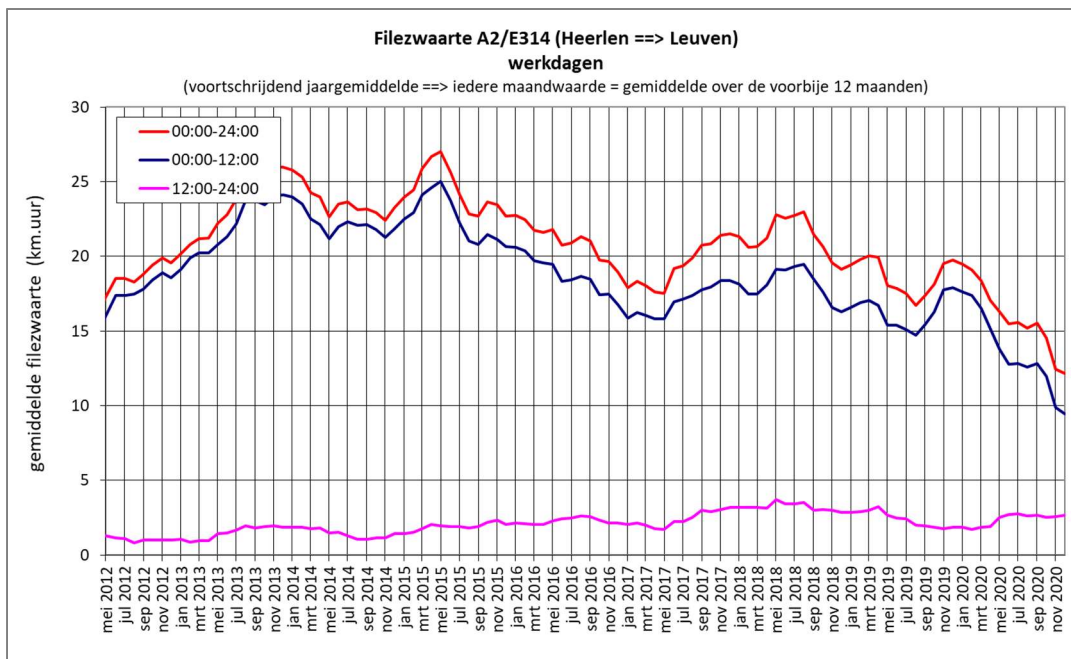
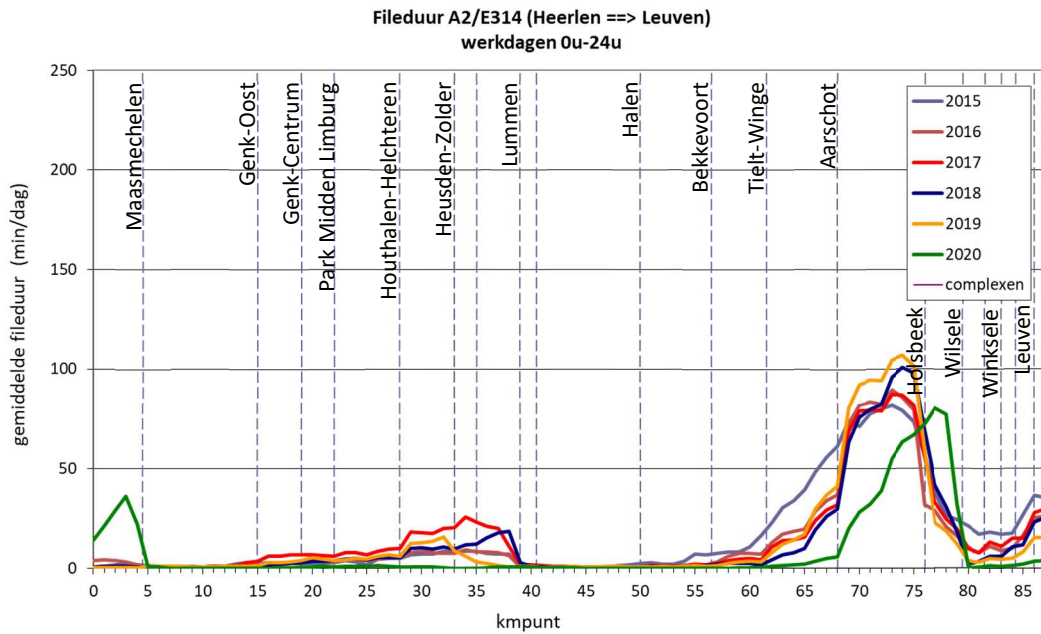


- 2016: verstoord door wegenwerken in 2015 en 2016
- 2017: verstoord door wegenwerken in 2016
- 2018: toename van de avondspits met 34%
- 2019: toename van de avondspits met 18%
- 2020: afname van de avondspits met 69% door de covid-maatregelen

Ten opzichte van 2012 ligt de filezwaarte op de E19-Zuid tijdens de avondspits 16% lager in 2020.

In de grafieken met de fileduur in 2017, 2018 en 2019, die niet worden verstoord door wegenwerken, komt het nieuwe structurele knelpunt tussen Mechelen-Noord en Rumst intussen duidelijker tot uiting. In 2020 is door de covid-maatregelen dit knelpunt opnieuw minder duidelijk.







### **Ochtendspits versus avondspits**

Het fileprobleem op de E314 richting Leuven/Brussel is een probleem van de ochtendspits waarbij de grootste fileduur in 2020 wordt waargenomen net voorbij Holsbeek (tot 80 min file per werkdag, ongeveer 25 minuten minder dan in 2019). Door de wegenwerken ligt de kop van de file iets meer stroomafwaarts.

### **Evolutie congestie op jaarbasis**

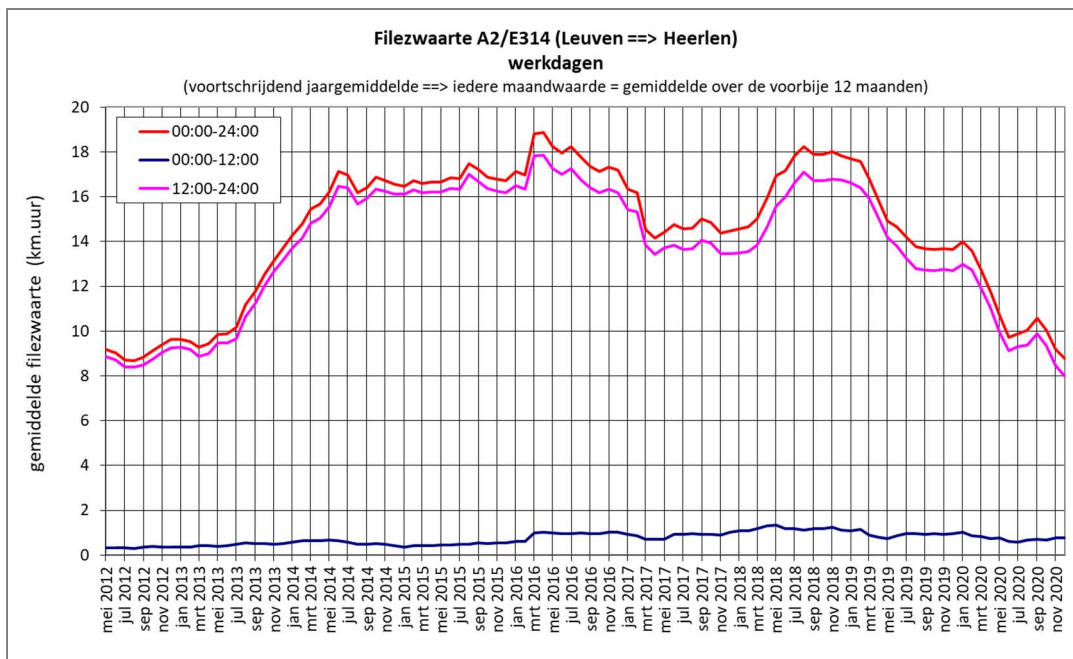
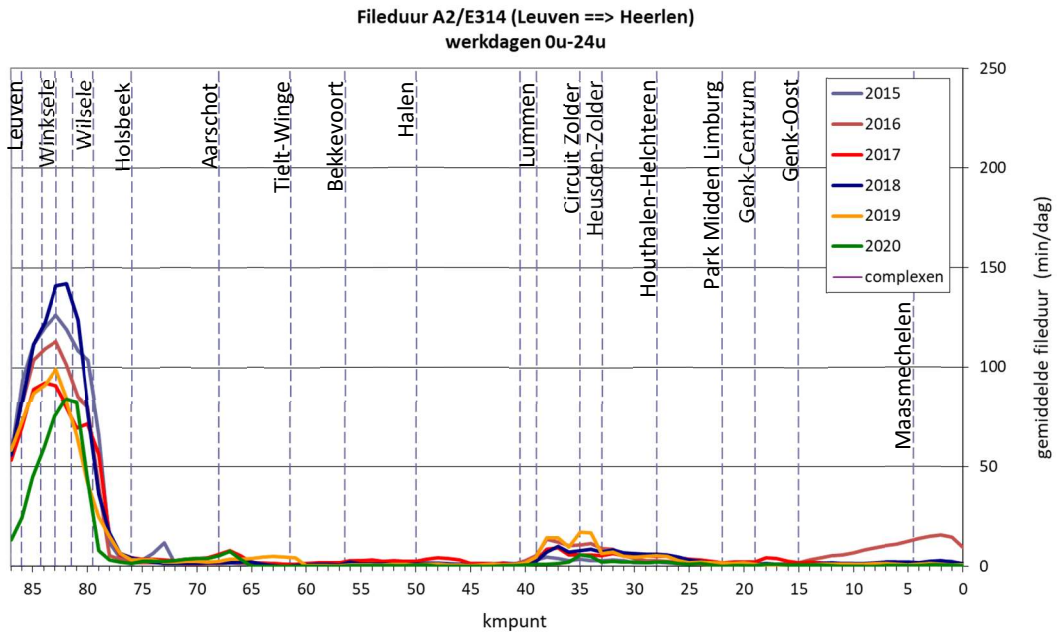
- 2013: toename van de ochtendspits met 30%, deels verzwaard door de werken in 2013
- 2014: evolutie verstoord door werken in 2013 en 2014
- 2015: afname van de ochtendspits met 5%, mogelijk gedeeltelijke of volledige compensatie voor de werken in 2014
- 2016: afname van de ochtendspits met 19%
- 2017: evolutie verstoord door werken in 2017
- 2018: evolutie verstoord door werken in 2017 en 2018
- 2019: evolutie verstoord door werken in 2018 en 2019
- 2020: afname ochtendfiles met 47%, doch evolutie verstoord door wegenwerken in 2019, 2020 en covid-maatregelen

Ten opzichte van 2012 ligt de filezwaarte op de E314 tijdens de ochtendspits 49% lager in 2020, maar het beeld is verstoord door wegenwerken en de covid-maatregelen.





13.1.11 A2/E314 (LEUVEN ==> HEERLEN)



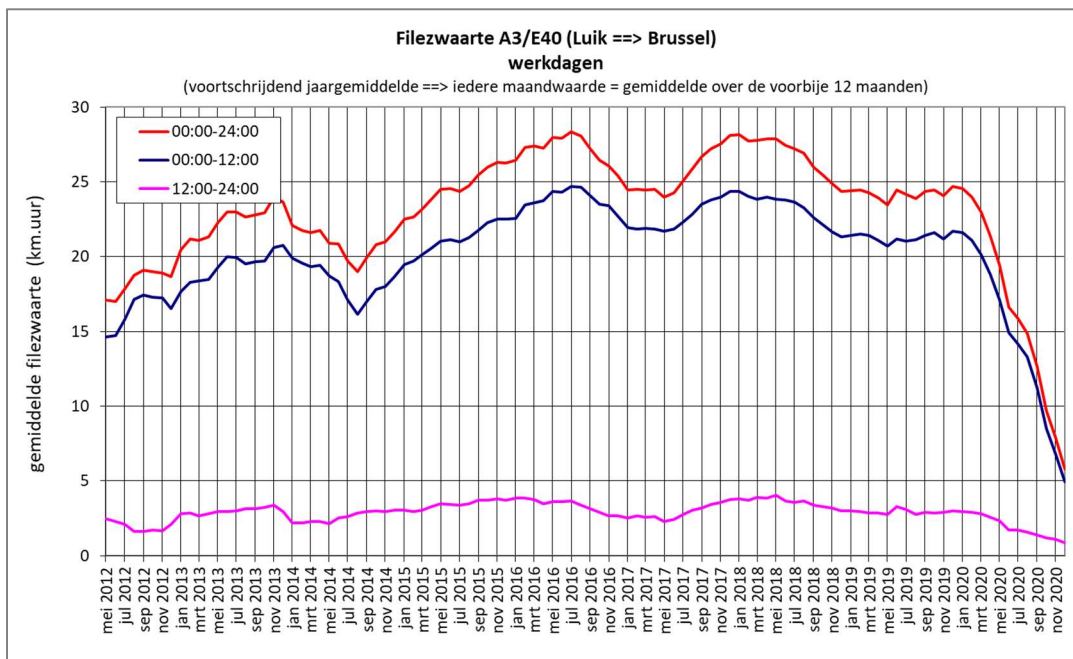
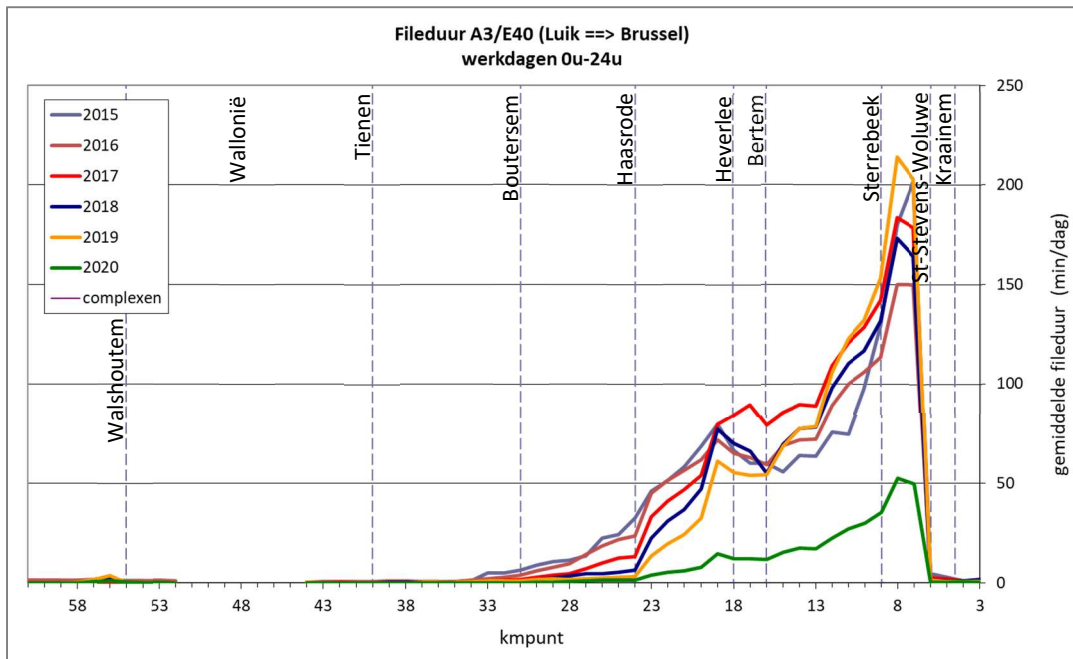


- 2019: evolutie verstoord door werken in 2018
- 2020: afname van 36% tijdens de avondspits, maar evolutie verstoord door wegenwerken in 2020 en covid-maatregelen

Ten opzichte van 2012 ligt de filezwaarte op de E314 richting Heerlen tijdens de avondspits 14% lager in 2020 (met inbegrip van verstoring door wegenwerken in 2019).



13.1.12 A3/E40 (LUIK ==> BRUSSEL)





Met uitzondering van de fileterugslag van de Brusselse ring naar de E40 in St-Stevens-Woluwe is het fileprobleem op de E40 richting Brussel een probleem van de ochtendspits waarbij de grootste fileduur wordt waargenomen tussen Sterrebeek en St-Stevens-Woluwe (tot 55 min of iets minder dan een uur file per werkdag, 160 minuten minder dan in 2019).

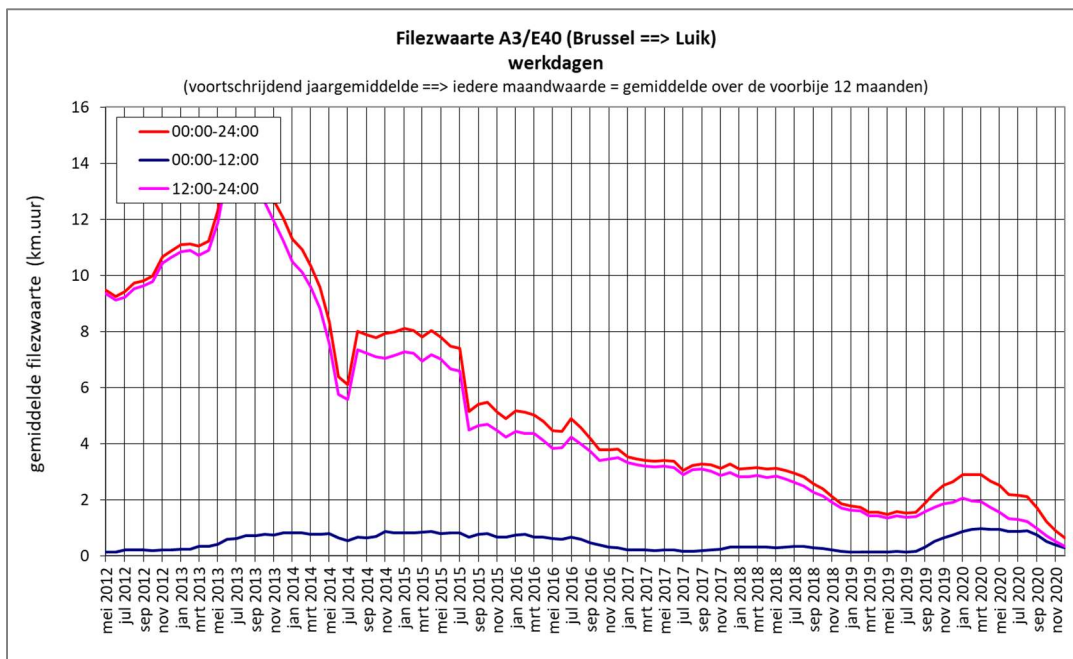
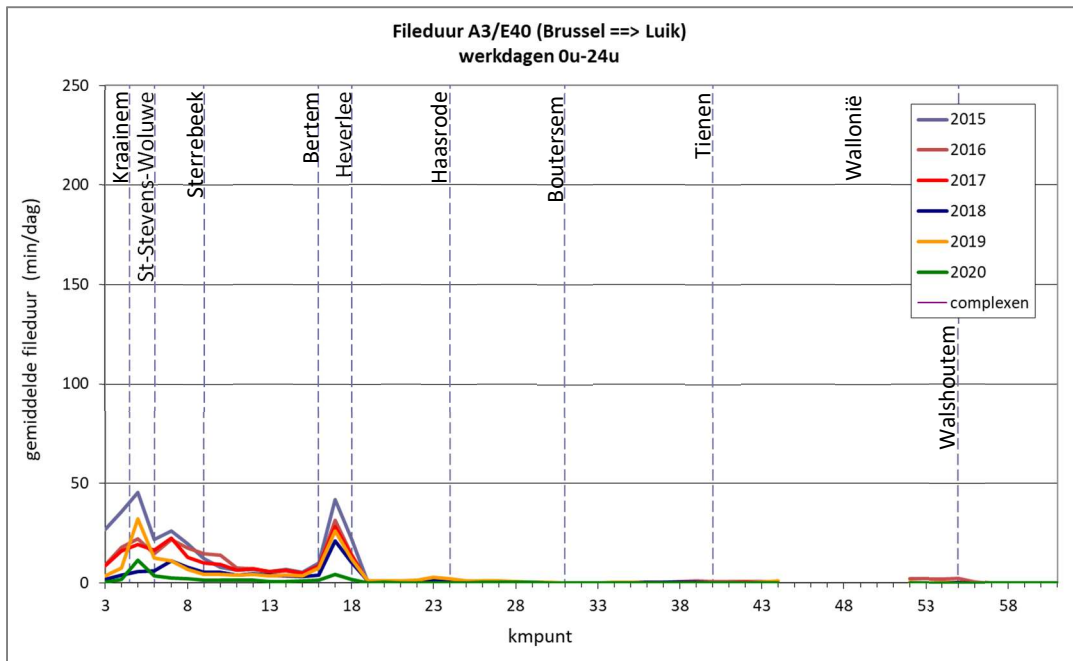
**Evolutie congestie op jaarbasis**

- 2013: evolutie verstoord door werken in 2012 en 2013
- 2014: afname wellicht te wijten aan de werken in 2013
- 2015: evolutie verstoord door werken in 2015
- 2016: status quo
- 2017: evolutie verstoord door werken in 2017
- 2018: evolutie verstoord door werken in 2017
- 2019: toename van de ochtendfiles met 2%
- 2020: afname van de ochtendfiles met 77% door de covid-maatregelen

Ten opzichte van 2012 ligt de filezwaarte op de E40 tijdens de ochtendspits 70% lager (evolutie slechts licht vertekend door wegenwerken in 2012).



13.1.13 A3/E40 (BRUSSEL ==> LUIK)







### **Evolutie congestie op jaarbasis**

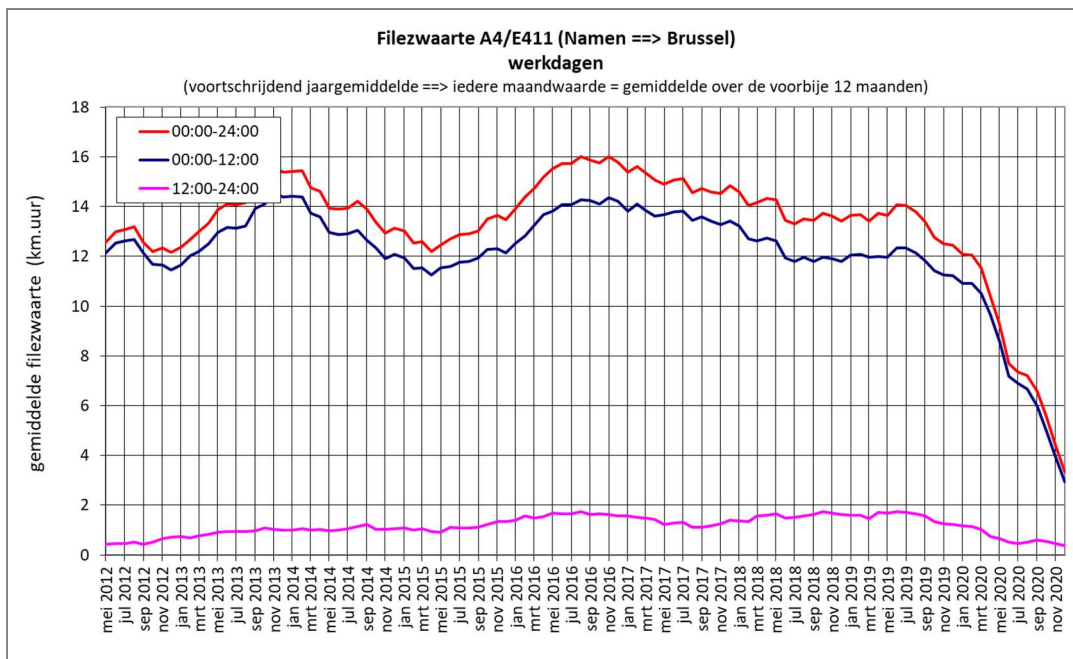
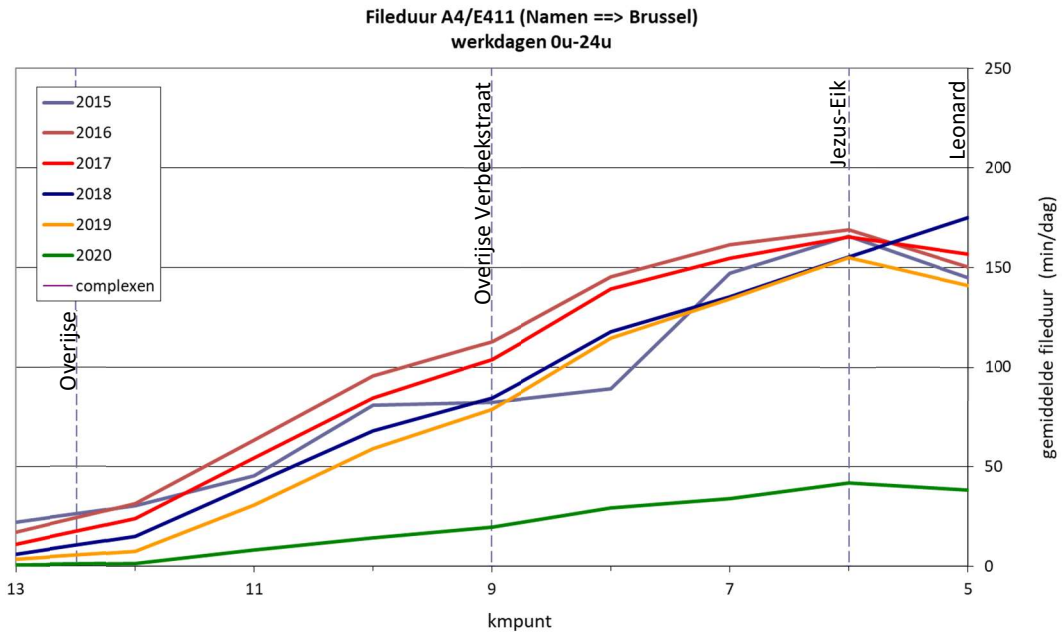
- 2013: evolutie verstoord door werken in 2012 en 2013
- 2014: evolutie verstoord door werken in 2013 en 2014
- 2015: evolutie verstoord door werken in 2014
- 2016: afname van de avondfiles met 17%
- 2017: afname van de avondfiles met 15%
- 2018: afname van de avondfiles met 43% (let echter op het kleine absolute cijfer)
- 2019: toename van de avondfiles met 12%
- 2020: afname van de avondfiles met 65%

Ten opzichte van 2012 ligt de filezwaarte op de E40 tijdens de avondspits 97% lager in 2020 (zonder noemenswaardige verstoring door wegenwerken, noch in 2012, noch in 2020).

Door het oplossen van het knelpunt tussen Sterrebeek en Bertem/Heverlee is de structurele congestie sterk gereduceerd en in 2020 nagenoeg verdwenen doordat de structurele file tussen Bertem en Heverlee niet meer aanwezig is in 2020.

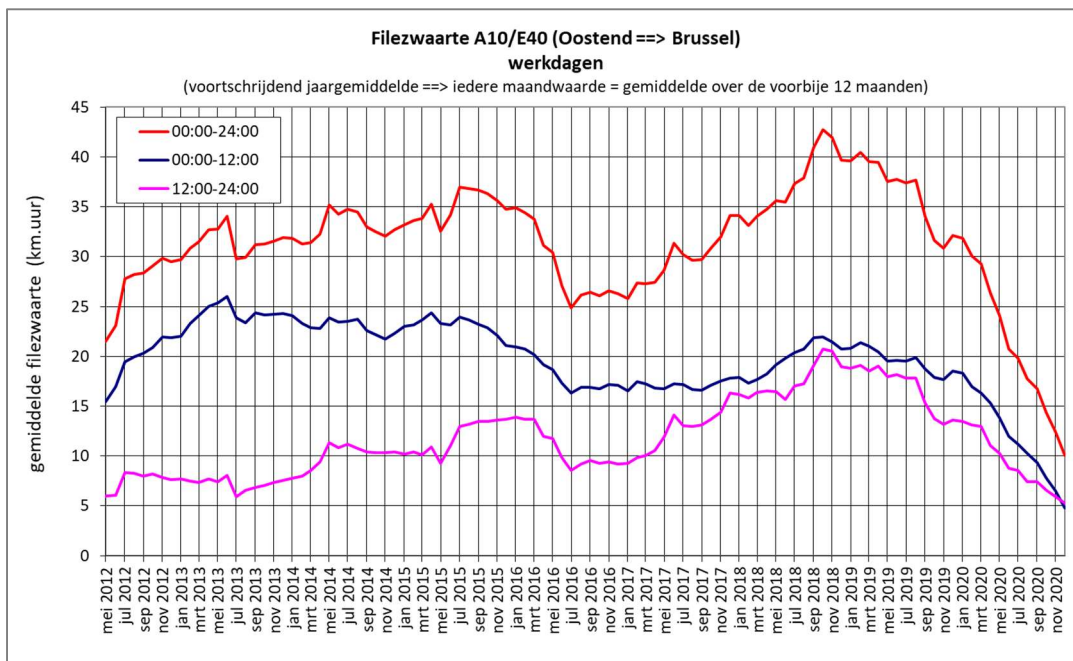
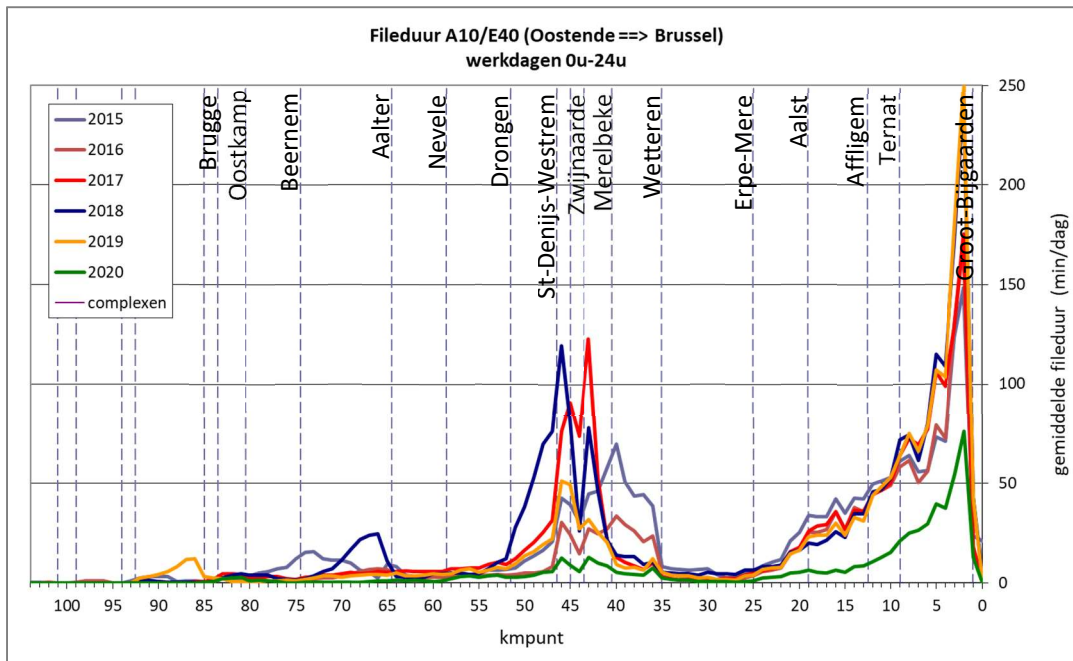


13.1.14 A4/E411 (NAMEN ==> BRUSSEL)





13.1.15 A10/E40 (OOSTENDE ==> BRUSSEL)





- 2018 (september): fase werken complex Aalter met grotere impact op de E40, met tijdelijk file tussen Beernem en Aalter [ochtend + avond]
- 2018 (september-oktober): werken tussen St-Denijs en Zwijnaarde (structureel onderhoud) met tijdelijk extra hinder stroomopwaarts van St-Denijs [ochtend + avond]
- 2018 (oktober-november): werken tussen Zwijnaarde en Merelbeke (structureel onderhoud) met tijdelijk extra file stroomopwaarts van Zwijnaarde [vnl ochtend]
- 2019 (januari-juni): werken in Loppem (aanpassing complex) met extra file tussen Jabbeke en Loppem
- 2019 (februari): werken tussen Affligem en Aalst (betonnen stootbanden) doch met weinig hinder
- 2019 (maart-april): werken tussen Zwijnaarde en Merelbeke (sanering brug Scheldekanaal) doch met weinig hinder
- 2020 (september-oktober): aanpassingen aan op- en afritten Groot-Bijgaarden/Ternat

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

### **Ochtendspits versus avondspits**

Met uitzondering van de zone St-Denijs-Westrem - Zwijnaarde is het fileprobleem op de E40 richting Brussel een probleem van voornamelijk de ochtendspits. De grootste fileduur wordt waargenomen op het einde van de E40 in Groot-Bijgaarden (tot 75 min of ruim 1 uur file per werkdag, beduidend minder dan de voorgaande jaren).

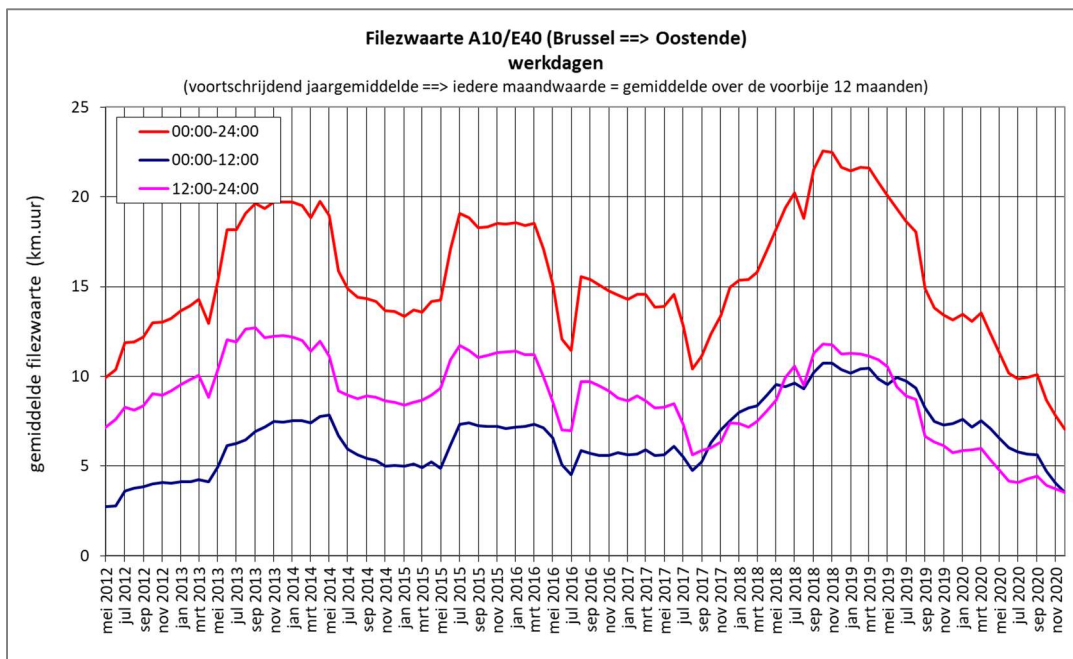
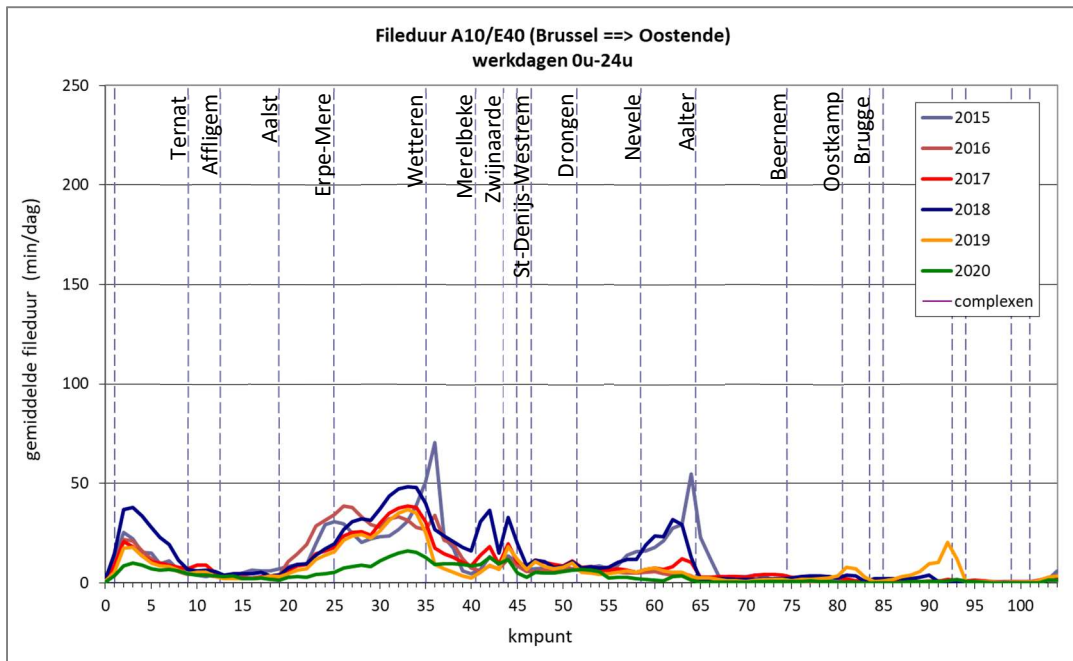
### **Evolutie congestie op jaarbasis**

- 2013: evolutie verstoord door werken in 2012 en 2013
- 2014: evolutie verstoord door werken in 2013 en 2014
- 2015: evolutie verstoord door werken in 2014 en 2015
- 2016: evolutie verstoord door werken in 2015 en 2016
- 2017: evolutie verstoord door werken in 2016 en 2017
- 2018: evolutie verstoord door werken in 2017 en 2018
- 2019: evolutie verstoord door werken in 2018 en 2019
- 2020: afname van 74% van de ochtendfiles en 61% van de avondfiles, doch verstoord door wegenwerken (in 2019 en 2020) en covid-maatregelen

Ten opzichte van 2012 ligt de filezwaarte op de E40 richting Brussel tijdens de ochtendspits 78% lager en tijdens de avondspits 31% lager in 2020 (doch verstoord door wegenwerken in 2012 en 2020, maar voornamelijk door covid-maatregelen in 2020).



13.1.16 A10/E40 (BRUSSEL ==> OOSTENDE)







- 2018 (september-oktober): werken tussen Zwijnaarde en St-Denijs (structureel onderhoud) en (oktober-november) werken tussen Merelbeke en Zwijnaarde (structureel onderhoud) met voornamelijk in oktober extra file tussen Wetteren en St-Denijs [ochtend + avond]
- 2019 (februari): werken tussen Aalst en Affligem (betonnen stootbanden) doch met weinig hinder
- 2019 (april-mei): werken op de stroomafwaarts gelegen E40/A10 tussen Jabbeke en Gistel met extra file stroomopwaarts van Jabbeke
- 2020 (september-oktober): aanpassingen aan op- en afritten Groot-Bijgaarden/Ternat

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

### **Ochtendspits versus avondspits**

Het relatief beperkte structurele fileprobleem op de E40 richting Oostende stelt zich zowel tijdens de ochtendspits en de avondspits. De grootste fileduur op 24u-basis werd in 2020 waargenomen in Wetteren (tot 16 min file per werkdag, beduidend minder dan voorgaande jaren).

### **Evolutie congestie op jaarbasis**

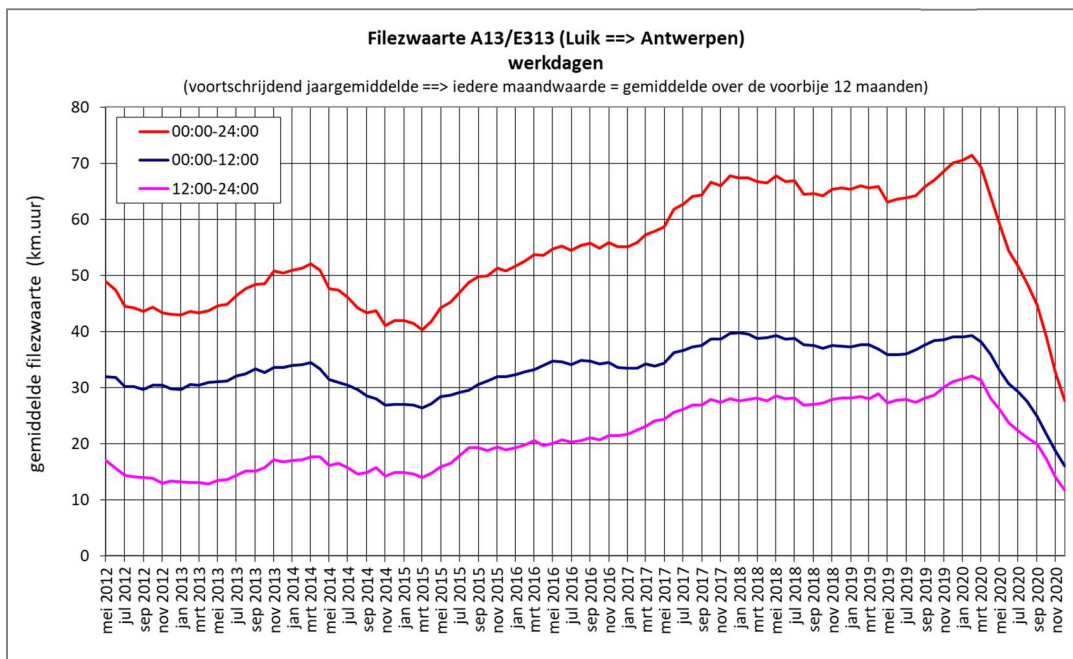
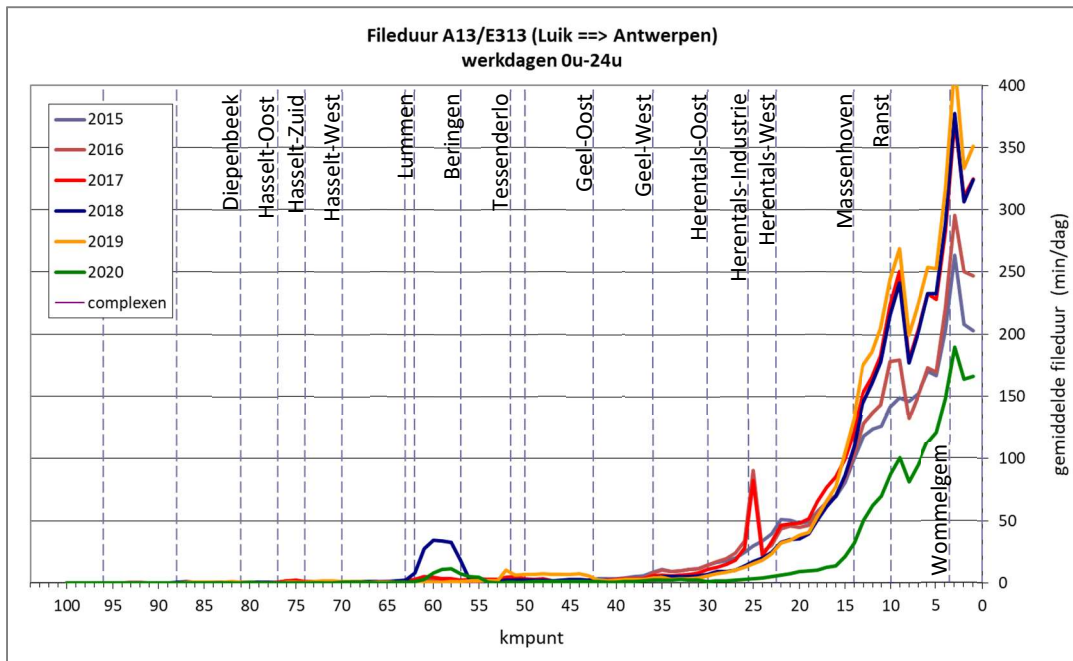
- 2013: evolutie verstoord door werken in 2012 en 2013
- 2014: evolutie verstoord door werken in 2013 en 2014
- 2015: evolutie verstoord door werken in 2014 en 2015
- 2016: evolutie verstoord door werken in 2015 en 2016
- 2017: evolutie verstoord door werken in 2016 en 2017
- 2018: evolutie verstoord door werken in 2017 en 2018
- 2019: evolutie verstoord door werken in 2018 en 2019
- 2020: afname van 52% tijdens de ochtendspits en 39% tijdens de avondspits (maar verstoord door wegenwerken in 2019)

Ten opzichte van 2012 ligt de filezwaarte op de E40 richting Brussel tijdens de ochtendspits 13% lager en tijdens de avondspits 62% lager in 2020 (doch verstoord door wegenwerken in 2012 en 2020, maar grotere impact van de covid-maatregelen in 2020).

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



13.1.17 A13/E313 (LUIK ==> ANTWERPEN)

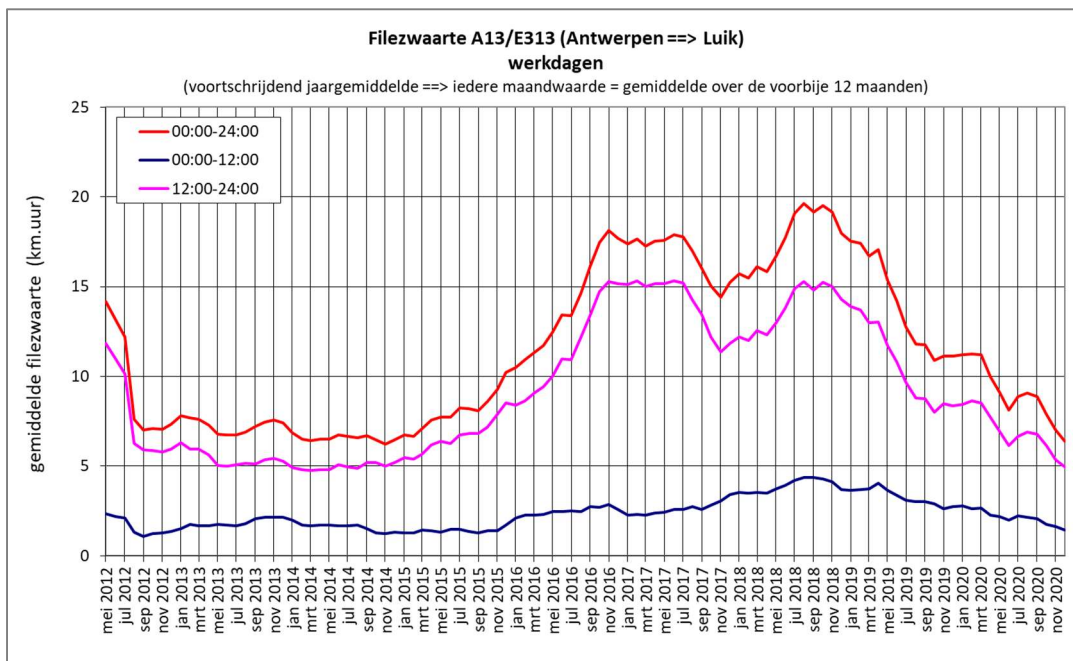
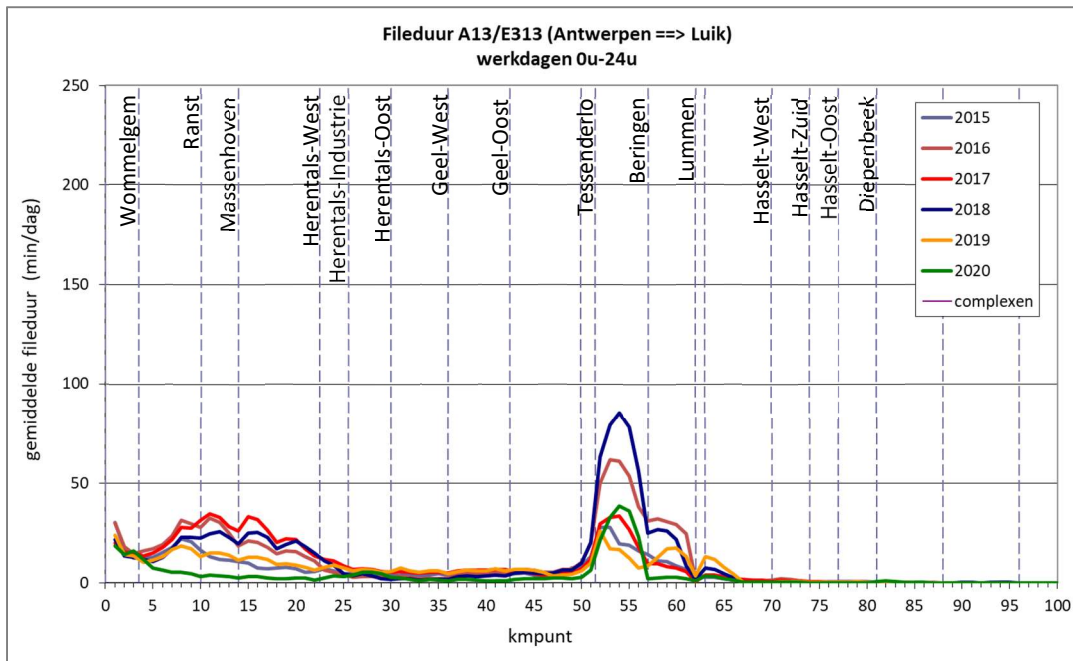




- 2015: toename van de ochtendfile met 18%, toename van de avondfile met 27%
- 2016: evolutie verstoord door wegenwerken in 2016
- 2017: (ondanks een lichte verstoring door wegenwerken) blijken de files op de E313 richting Antwerpen in 2017 beduidend zwaarder te zijn geworden (ochtend- en avondspits)
- 2018: evolutie verstoord door wegenwerken
- 2019: evolutie verstoord door de wegenwerken in 2018
- 2020: afname van de ochtendfiles met 59% en van de avondfiles met 62% door de covid-maatregelen

Ten opzichte van 2012 ligt de filezwaarte op de E313 richting Antwerpen in 2019 46% lager in de ochtendspits en 12% lager tijdens de avondspits.





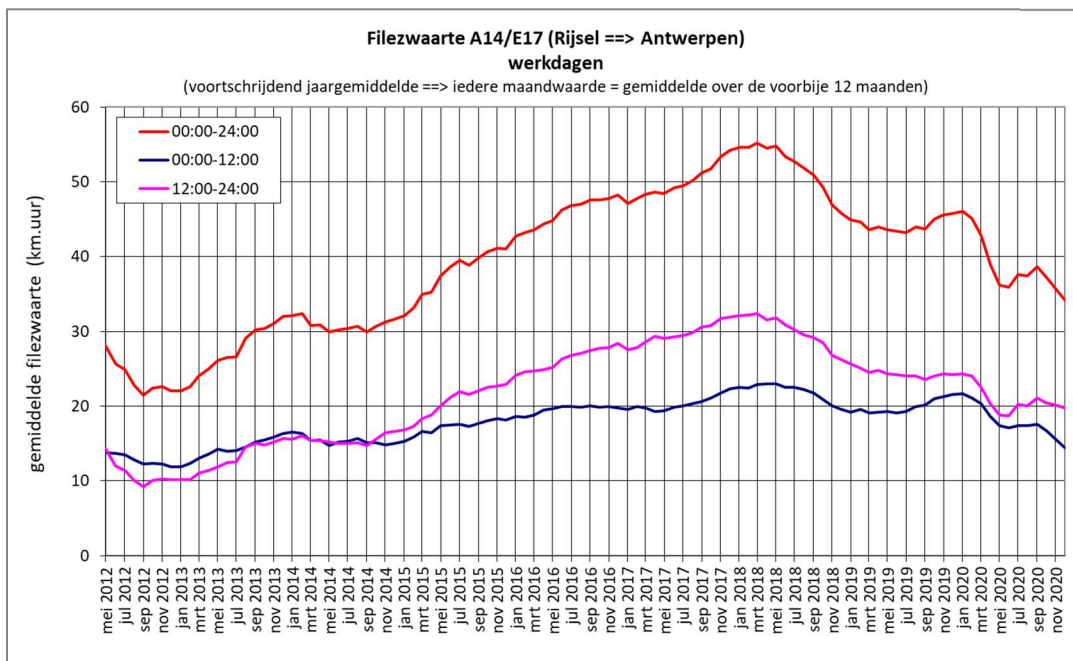
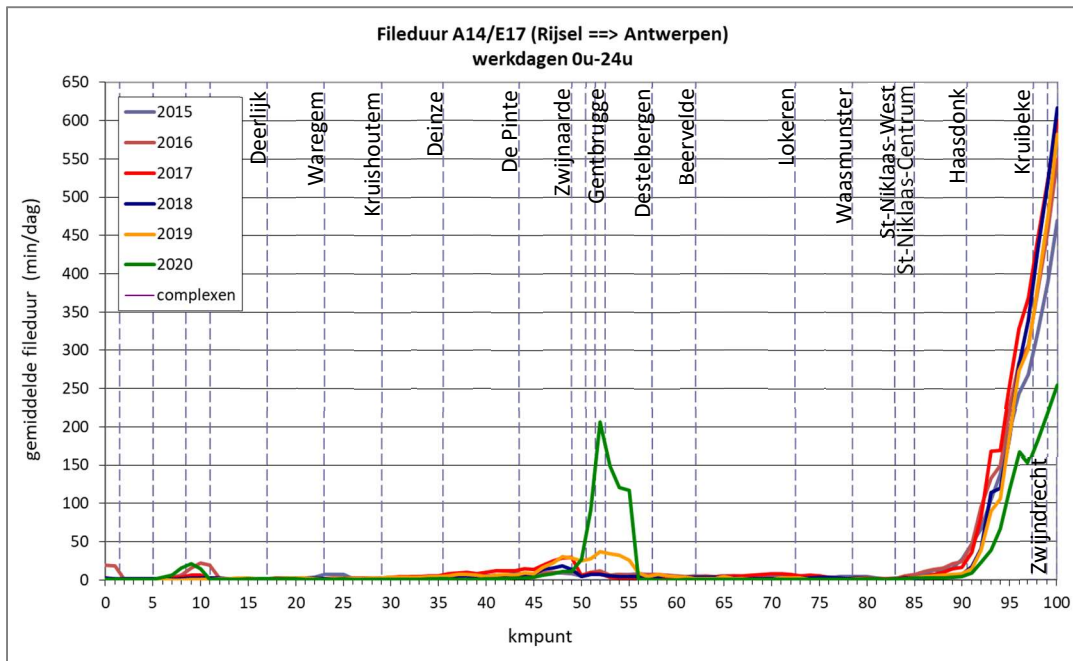


- 2017: afname van de avondspitsfile met 22%
- 2018: evolutie verstoord door werken in 2018
- 2019: evolutie verstoord door werken in 2018
- 2020: afname van de avondfiles met 41%

Ten opzichte van 2012 ligt de filezwaarte op de E313 richting Luik in 2020 17% lager tijdens de avondspits.

In 2014 was er van dit structurele knelpunt nog geen sprake. In 2015 bedroeg de gemiddelde fileduur er 30 minuten, in 2016 was dit al opgelopen tot 60 minuten. In 2017 en de eerste helft van 2018 valt de fileduur er weer terug naar 30 minuten (1<sup>e</sup> mildering), vermoedelijk door een verbeterde uitstroom naar de E314 in Lummen sinds de openstelling van een 3<sup>e</sup> rijstrook op de E314 tijdens de werken aan de brug over het Albertkanaal. In 2018 ligt de fileduur uitzonderlijk weer op een hoger niveau door de extra files tijdens de werken tussen Beringen en Lummen. Sinds het einde van de werken en de openstelling van de 3<sup>e</sup> rijstrook tussen Beringen en Lummen is het knelpunt op dat wegsegment verholpen en rest enkel nog de hoge verzadiging stroomopwaarts tussen Tessenderlo en Beringen. In 2019 valt de fileduur tussen Tessenderlo en Beringen terug tot ongeveer 25 minuten per dag, maar in 2020 stijgt deze opnieuw tot ongeveer 40 minuten door nieuwe wegenwerken.









- 2020 (april-november): werken viaduct Gentbrugge
- 2020 (augustus-december): werken tussen Aalbeke en Kortrijk-Oost (vernieuwen wegdek)

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

### Ochtendspits versus avondspits

Het fileprobleem op de E17 richting Antwerpen is een probleem van zowel de ochtend- als de avondspits die tot 2015 beide nagenoeg even zwaar waren. Vanaf 2015 neemt de avondfile de overhand. De grootste fileduur wordt waargenomen op het einde van de E17 in Antwerpen-West: maar liefst 255 min of ruim 4 uur file per werkdag in 2020. Na een vrij sterke stijging tot 2018, was er in deze zone in 2019 een daling met 35 minuten ten opzichte van 2018, mogelijks door een doserend effect van de Oosterweelwerken. Door de covid-maatregelen is er in 2020 een sterke daling in dit gebied, ondanks de voortdurende Oosterweelwerken.

Daarenboven is er bijkomend file ten gevolge van de wegenwerken aan het viaduct van Gentbrugge in 2020.

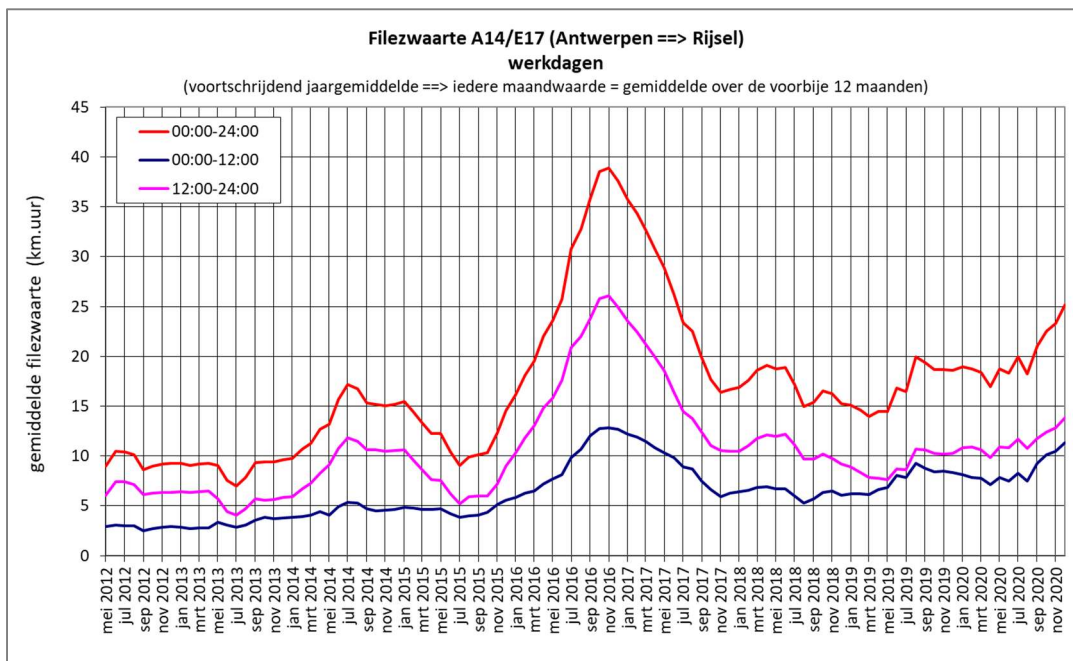
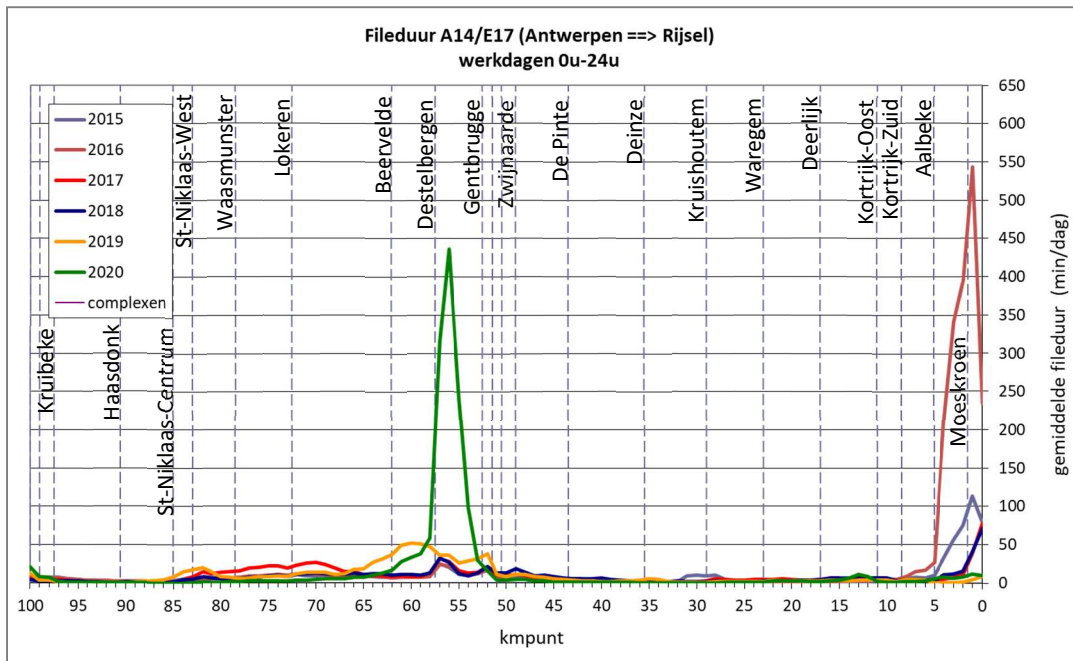
### Evolutie congestie op jaarbasis

- 2013: toename van de ochtendfile met 38% en de avondfile met 54%
- 2014: afname van de ochtendfile met 8%, toename van de avondfile met 6%
- 2015: toename van de ochtendfile met 21%, toename van de avondfile met 37%
- 2016: toename van de ochtendfile met 9%, toename van de avondfile met 24%
- 2017: toename van de ochtendfile met 13%, toename van de avondfile met 12%
- 2018: afname van de ochtendfile met 12% en de avondfile met 18%
- 2019: toename van de ochtendfile met 10% en afname van de avondfile met 7%
- 2020: afname van de ochtendfile met 33% en afname van de avondfile met 19% (doch verstoord door de Oosterweelwerken in 2019 en 2020 en de werken aan het viaduct van Gentbrugge in 2020)

Omwille van de omvang van de structurele file nabij Antwerpen worden deze evoluties slechts in beperkte mate vertekend door de hoger vermelde wegenwerken in 2013, 2014, 2015, 2016, 2019 en 2020.

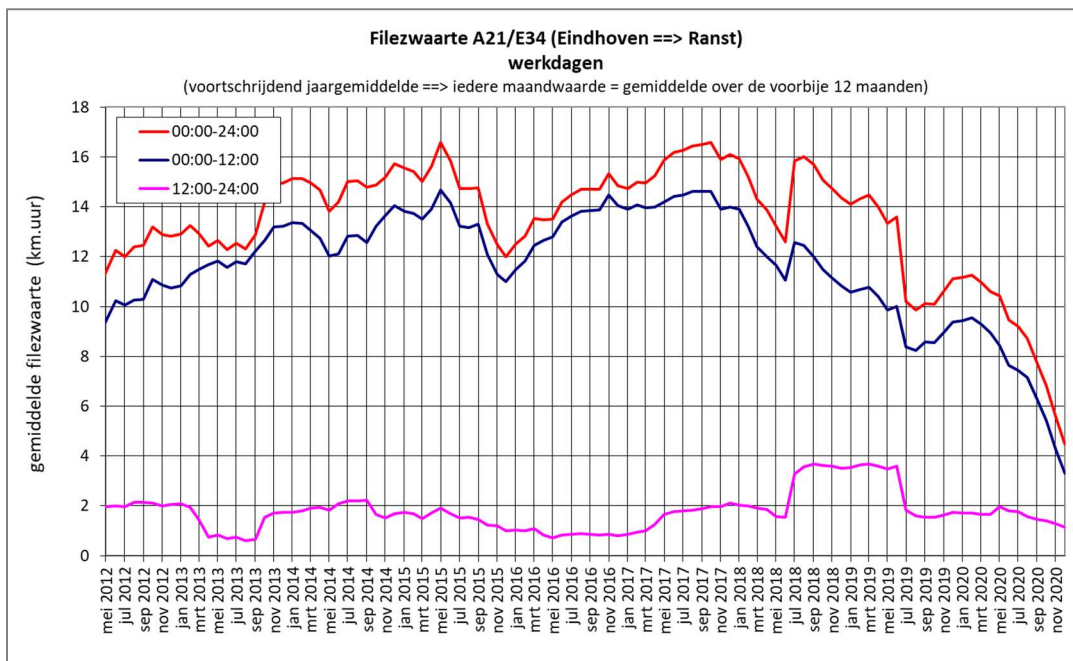
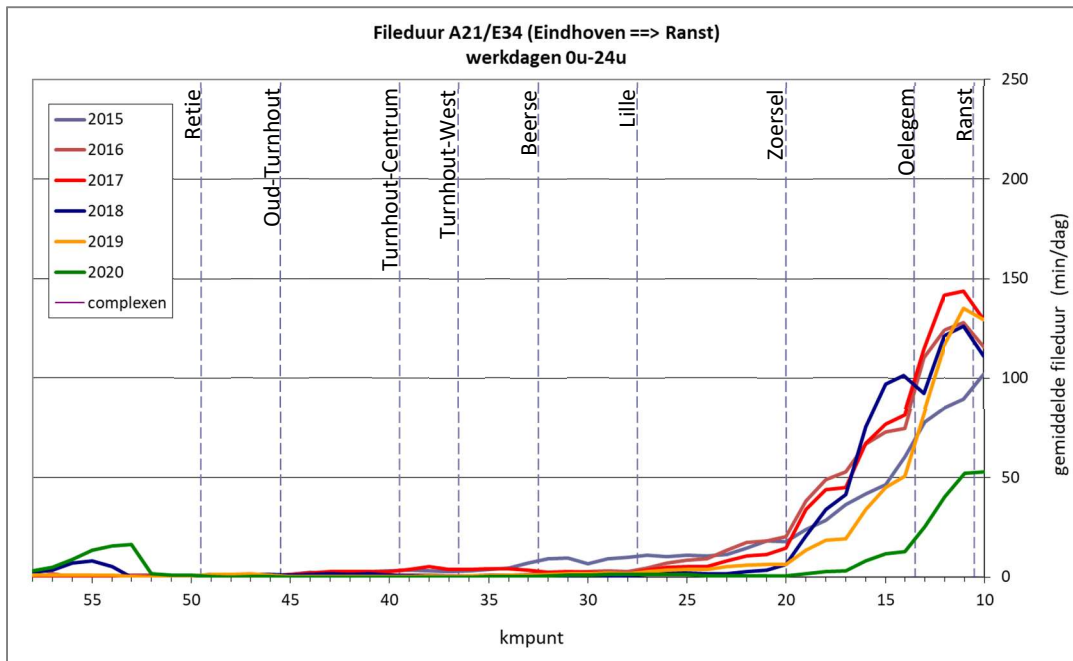
Ten opzichte van 2012 ligt de filezwaarte op de E17 richting Antwerpen in 2020 22% hoger in de ochtendspits en maar liefst 94% hoger tijdens de avondspits (maar verstoord door de Oosterweelwerken en de werken aan het viaduct van Gentbrugge in 2020).







13.1.21 A21/E34 (EINDHOVEN ==> RANST)





- 2015: evolutie verstoord door werken in 2014 en 2015
- 2016: evolutie verstoord door werken in 2015
- 2017: status quo van de ochtendfile
- 2018: evolutie verstoord door werken in 2018
- 2019: evolutie verstoord door werken in 2018
- 2020: afname van de ochtendfile met 65% door de covid-maatregelen

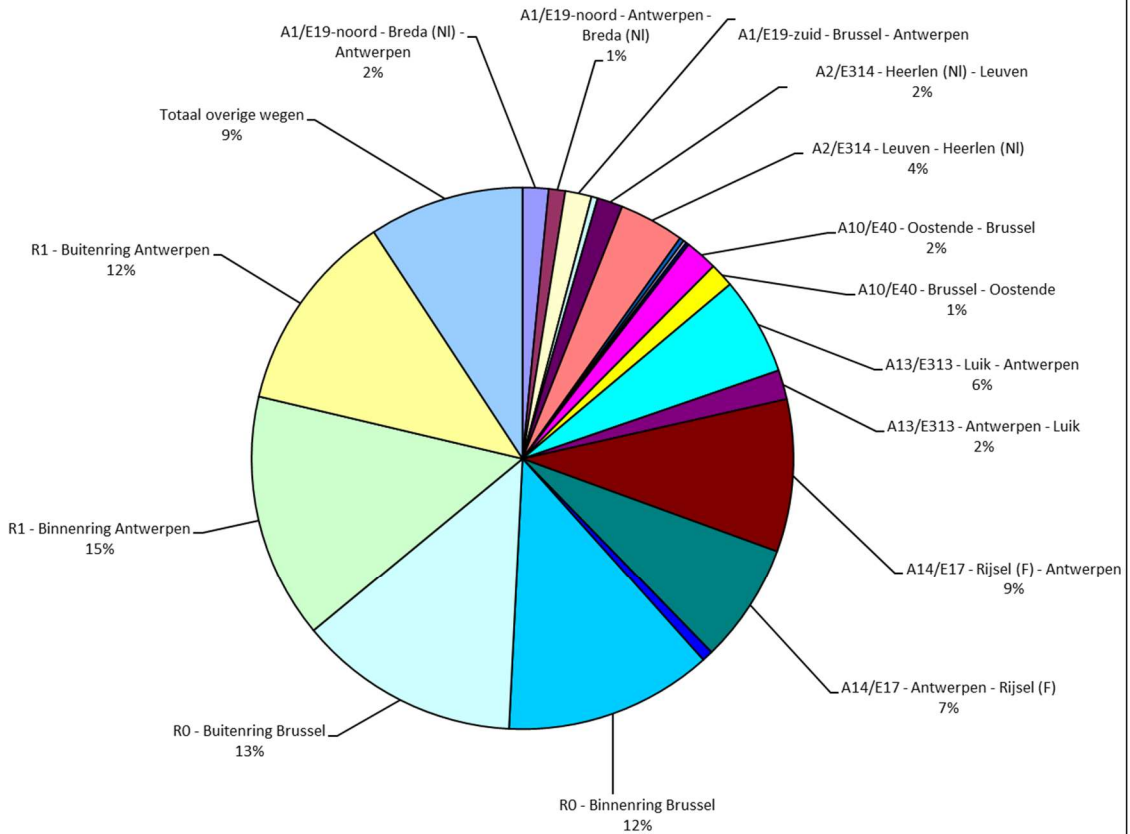
Ten opzichte van 2012 ligt de filezwaarte op de E14 richting Antwerpen in 2020 69% lager in de ochtendspits (zonder noemenswaardige verstoring door wegenwerken).







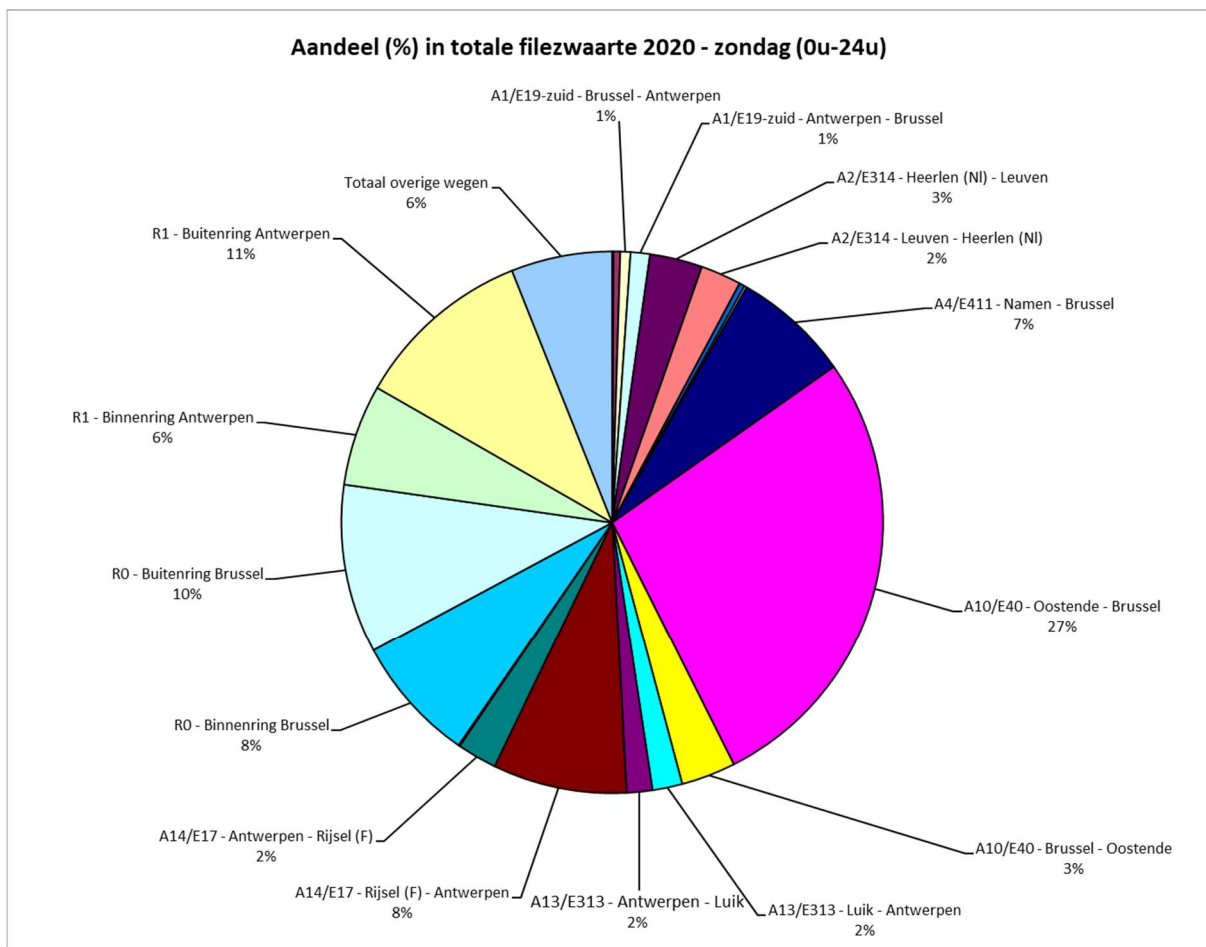
**Aandeel (%) in totale filezwaarte 2020 - werkdag excl. schoolvakantie (12u-24u)**



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

Aandeel (%) filezwaarte per weg in de totale filezwaarte 2020 snelwegen Vlaanderen werkdagen excl. schoolvakantie – 12u-24u (enkel wegen met aandeel > 1%)			
	weg	%	
1	R1 - Binnenring Antwerpen	14.7	9
2	RO - Buitenring Brussel	13.2	10
3	RO - Binnenring Brussel	12.4	11
4	R1 - Buitenring Antwerpen	12.1	12
5	Totaal overige wegen	9.2	13
6	A14/E17 - Rijsel (F) - Antwerpen	9.1	14
7	A14/E17 - Antwerpen - Rijsel (F)	7.2	15
8	A13/E313 - Luik - Antwerpen	5.8	
	A2/E314 - Leuven - Heerlen (NI)	3.9	
	A10/E40 - Oostende - Brussel	1.9	
	A13/E313 - Antwerpen - Luik	1.7	
	A1/E19-zuid - Brussel - Antwerpen	1.6	
	A1/E19-noord - Breda (NI) - Antwerpen	1.5	
	A2/E314 - Heerlen (NI) - Leuven	1.5	
	A10/E40 - Brussel - Oostende	1.4	





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

<b>Aandeel (%) filezwaarte per weg in de totale filezwaarte 2020 snelwegen Vlaanderen zondagen – 0u-24u (enkel wegen met aandeel &gt; 1%)</b>			
	weg	%	
<b>1</b>	A10/E40 - Oostende - Brussel	27.3	<b>9</b> A10/E40 - Brussel - Oostende
<b>2</b>	R1 - Buitenring Antwerpen	10.7	<b>10</b> A2/E314 - Heerlen (NI) - Leuven
<b>3</b>	RO - Buitenring Brussel	10.1	<b>11</b> A2/E314 - Leuven - Heerlen (NI)
<b>4</b>	A14/E17 - Rijsel (F) - Antwerpen	8.0	<b>12</b> A14/E17 - Antwerpen - Rijsel (F)
<b>5</b>	RO - Binnenring Brussel	7.6	<b>13</b> A13/E313 - Luik - Antwerpen
<b>6</b>	A4/E411 - Namen - Brussel	7.0	<b>14</b> A13/E313 - Antwerpen - Luik
<b>7</b>	R1 - Binnenring Antwerpen	6.0	<b>15</b> A1/E19-zuid - Antwerpen - Brussel
<b>8</b>	Totaal overige wegen	6.0	





## 14 VOERTUIGVERLIESUREN

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

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

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

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

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





Door de stagnering van de verliesuren in de regio Gent en de sterke afname van het aandeel voertuigverliesuren in de regio's Antwerpen en Brussel, is het verschil tussen deze regio's in 2020 beduidend kleiner dan in voorgaande jaren.

Voor de regio 'Rest Vlaanderen', waar de verliestijd in voorgaande jaren eveneens beperkt was, ligt deze in 2020 met 2.1% in de ochtend en 1.7% in de avond nog beduidend lager dan in 2019.



## 15 TRAJECTREISTIJD

In dit hoofdstuk wordt gekwantificeerd hoe het is gesteld met de reistijd die de weggebruikers ervaren op het Vlaamse snelwegennet.

Hiertoe werd het snelwegennet opgedeeld in een set van 130 trajecten (zie hoofdstuk 4) waarvoor, op basis van de snelheidsmetingen van het meetnet 'Meten in Vlaanderen', iedere minuut de reistijd over het traject wordt berekend.

In dit hoofdstuk worden twee aspecten van deze reistijden beschreven, nl. de reisbetrouwbaarheid en de reistijdfactor. Reisbetrouwbaarheid is een maat voor de variabiliteit (spreiding) van de reistijden, reistijdfactor voor de mate waarin deze reistijden afwijken van de reistijd bij vlot verkeer. De berekeningswijze alsook de interpretatie ervan wordt beschreven in hoofdstuk 4.

In dit rapport worden enkel de globale reisbetrouwbaarheid en de globale reistijdfactor meegegeven. Dit zijn de cijfers geaggregeerd over alle 130 trajecten samen. Voor meer gedetailleerde cijfers zoals de reisbetrouwbaarheid of reistijdfactor voor individuele trajecten of voor de reistijden zelf wordt verwezen naar de interactieve tool op internet (zie hoofdstuk 2.2).







- 4. E17 Antwerpen – Lille (FR): traject Destelbergen → Gent-Centrum *(plaats 33 in 2019)*
- 5. R0 binnenring Brussel: traject St-Stevens-Woluwe → Leonard *(plaats 15 in 2019)*

Ten gevolge van de covid-maatregelen is deze top 5 volledig verschillend van de top 5 tijdens de avondspits van 2019:

- 1. R0 buitenring Brussel: traject St-Stevens-Woluwe → Zaventem *(plaats 17 in 2020)*
- 2. E313 Luik – Antwerpen: traject Ranst → Antwerpen-Oost *(plaats 18 in 2020)*
- 3. E34 Zelzate – Antwerpen: traject Beveren → St-Anna-Linkeroever *(plaats 15 in 2020)*
- 4. E17 Lille (FR) - Antwerpen: traject Waasmunster → Antwerpen-West *(plaats 19 in 2020)*
- 5. R2 Beveren – Antwerpen-Haven: traject Beveren → Antwerpen-Haven *(plaats 23 in 2020)*

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

De cijfers voor 2020 moeten echter vaak anders geïnterpreteerd worden. Door het wegvallen van structurele files, speelt het effect van de fluctuerende reistijd in de staart van de file veel minder. Daarnaast zijn de resterende structurele files vaak korter, waardoor de staart van de file zich verplaatst heeft. Nieuw in de top 5 van minst betrouwbare trajecten in 2020 zijn vaak trajecten in de buurt van wegenwerken. Door het wegvallen van veel structurele files, is het aandeel van files ten gevolge van deze werken sterk toegenomen.





## 16 (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 opgemerkt en daardoor ook niet geregistreerd. Daarom wordt soms ook de term hinderongevallen gebruikt.

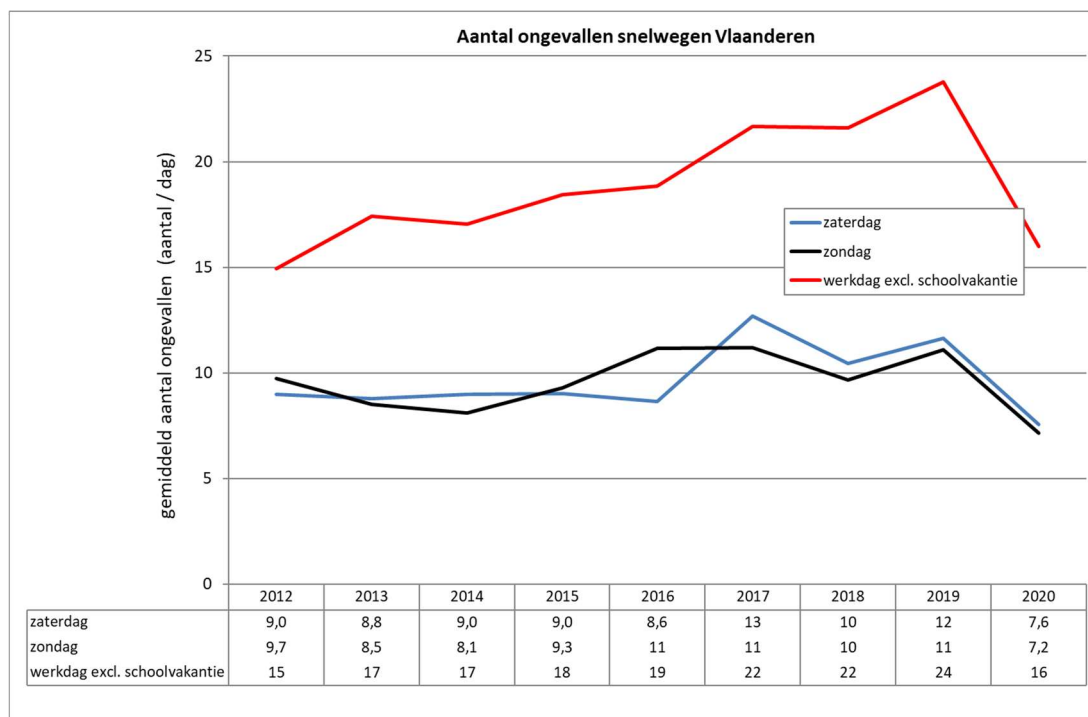
Hoofdstuk 16.1 focust op het aantal ongevallen op het snelwegennet in zijn totaliteit.

Hoofdstuk 16.2 focust op het aantal ongevallen per snelweg.

Hoofdstuk 16.3 focust op de gemiddelde afhandeldingsduur per ongeval.

### 16.1 AANTAL (HINDER)ONGEVALLEN VLAANDEREN

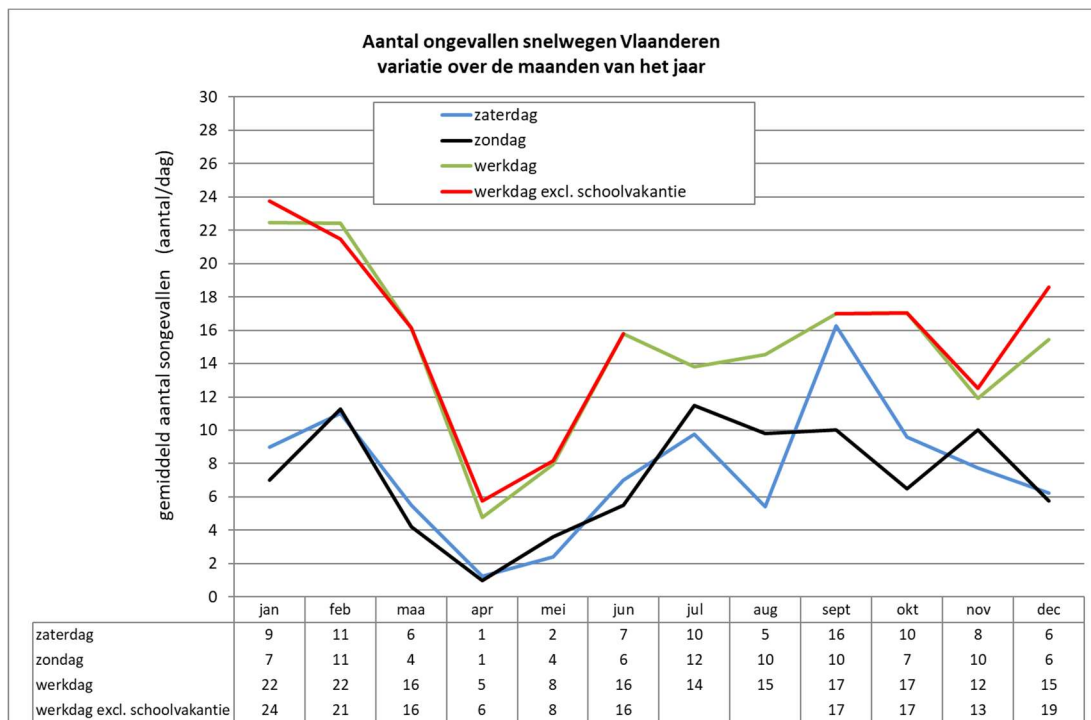
#### 16.1.1 LANGETERMIJNEVOLUTIE / MEERJARENEVOLUTIE



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 is er een sterke afname naar 16 per dag in 2020 waardoor het aantal ongevallen terug op het niveau van 2012-2014 zit.

Op zaterdag en zondag varieert het aantal doorgaans tussen 9 à 12 (hinder)ongevallen per dag. De laatste jaren lijkt er zich ook hier een (licht) stijgende trend af te tekenen. In 2020 daalt dit aantal naar 7 en zit daarmee op het laagste niveau sinds 2012.

## 16.1.2 VARIATIE OVER DE MAANDEN



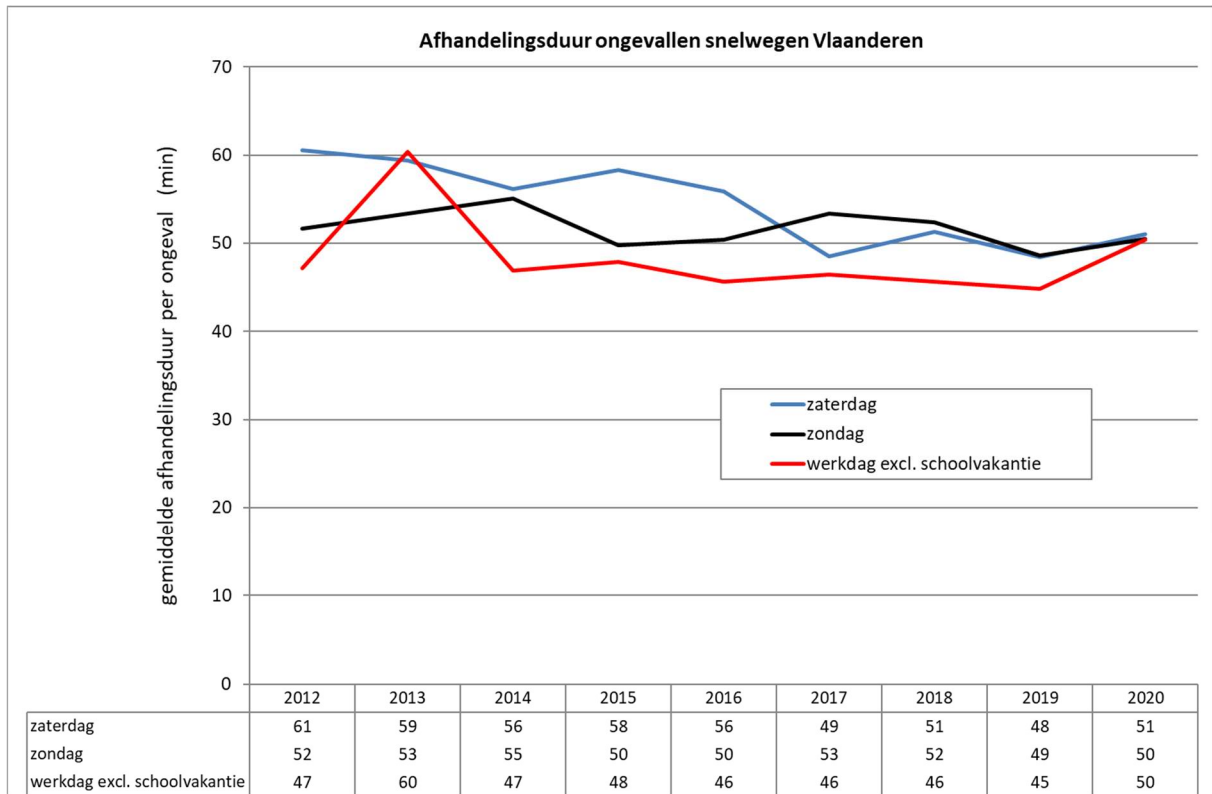
Op werkdagen gebeurden er in 2020 beduidend meer hinderongevallen in de maanden januari en februari, de maanden voor de eerste lockdown. In de maanden april en mei daarentegen was het aantal hinderongevallen zeer laag. Wanneer het verkeer vanaf juni terug begint toe te nemen, zien we ook opnieuw een stijging in het aantal ongevallen. Dit patroon is door de uitzonderlijke omstandigheden sterk afwijkend ten opzichte van de voorgaande jaren.

Het verloop van het aantal ongevallen tijdens het weekend volgt min of meer dezelfde trend als de ongevallen tijdens werkdagen. Het hoge aantal ongevallen tijdens de maand september op zaterdag is opvallend.





## 16.3 AFHANDELINGSDUUR (HINDER)ONGEVALLLEN



De gemiddelde afhandeldingsduur op werkdagen bedraagt doorgaans drie kwartier (45 à 48 minuten), met een uitzondering in 2013 (60 minuten).

De gemiddelde afhandeldingsduur op werkdagen is daarmee korter dan deze tijdens het weekend, wederom met uitzondering van 2013. Daarnaast is de afhandeldingsduur in 2020 gelijk voor werkdagen als tijdens het weekend.

Op zondag schommelt de waarde eerder tussen 49 en 55 minuten en op zaterdag varieert de waarde tussen 48 en 61 minuten. Tot en met 2016 lag de waarde op zondag lager dan deze op zaterdag, doch vanaf 2017 is dit niet meer het geval.

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









Daarmee samenhangend ligt een tweede reden in het soort bedrijven die gelegen zijn in Antwerpen en Brussel. Terwijl in de Antwerpse haven veel industrie en productie terug te vinden zijn, zijn er in Brussel veel kantoorjobs die zich beter lenen tot telewerk waardoor de daling in personenverkeer in deze regio sterker is. Een laatste reden van de resterende structurele files in Antwerpen zijn de Oosterweelwerken die ondanks de covid-maatregelen toch voor enige verkeershinder gezorgd hebben. Daartegenover hebben er in Brussel nauwelijks grote wegenwerken plaatsgevonden in 2020. Daarbij dient ook vermeld te worden dat de cijfers op jaarbasis beïnvloed zijn door de eerste 10 weken van 2020 voor de invoering van de covid-maatregelen waar er wel een normale structurele congestie was.

Wanneer de files per snelweg (hoofdstuk 13.1) bekeken worden, dan valt op dat de bestaande knelpunten vaak nog wel aanwezig zijn, maar met een zeer sterke daling in de duur van de files. Ook hier dient opgemerkt te worden dat er hier gewerkt wordt met jaargemiddeldes waardoor de eerste 10 weken van 2020 het beeld kunnen vertekenen. Door het beperkter voorkomen van structurele files, neemt het belang van files veroorzaakt door wegenwerken toe. De plaatsen waar in 2020 nog voor 60% of meer van de dagen file stond (hoofdstuk 10), zijn in veel gevallen te wijten aan wegenwerken, met name de Oosterweelwerken, de werken aan het viaduct van Gentbrugge en de werken op de E314 ter hoogte van Wilsele.

Wanneer gekeken wordt naar de dagelijkse filelengte over de verschillende dagen van het jaar (hoofdstuk 11.1), dan vertoont de figuur tot half maart een gelijkaardig beeld als de afgelopen jaren, zonder grote uitschieters. Bij de start van de eerste lockdown vallen alle files nagenoeg weg. Wanneer het verkeer vanaf mei terug op gang komt, neemt de filelengte opnieuw toe, al blijft deze beperkt door de zomervakantie. Na de zomer is de filelengte groter dan tijdens de eerste lockdown, maar blijft op elk moment kleiner dan voor de start van de covid-maatregelen. Hierdoor is het aantal dagen met een filelengte groter dan 200 km in 2020 beperkt tot 7, terwijl dit in 2019 nog 27 bedroeg. Ook in de top 10 van filedagen, valt de zeer beperkte omvang van de langste files op en blijkt dat al deze dagen gesitueerd zijn vóór de eerste lockdown. Na de start van de covid-maatregelen bedraagt de maximale filelengte slechts 160km.

De gemiddelde filelengte is in 2020 ten opzichte van 2019 op alle momenten minstens gehalveerd, zowel in de voormiddag als in de namiddag en zowel tijdens de week als tijdens het weekend (hoofdstuk 11.3).

De filezwaarte vertoont een gelijkaardig beeld als de filelengte, namelijk een sterke daling zowel in de voormiddag als in de namiddag (hoofdstuk 12.1.1). Wanneer de resultaten worden bekeken per invloedsgebied, dan valt een sterke daling op voor zowel het invloedsgebied Antwerpen, als het invloedsgebied Brussel. In tegenstelling tot deze invloedsgebieden, vertoont het invloedsgebied Gent geen daling in de filezwaarte, dit door een combinatie van twee factoren. Enerzijds is de filezwaarte in deze regio aanzienlijk kleiner dan in de andere regio's waardoor de invloed van de covid-maatregelen hier beperkter is. Anderzijds vonden ingrijpende wegenwerken plaats in deze regio die tot hebben geleid.

Verspreid over de maanden van het jaar, valt in de filezwaarte eveneens een sterke daling op vanaf maart (hoofdstuk 12.2) en opnieuw een stijging vanaf mei, maar de fileduur komt voor wat betreft de ochtend op geen enkel moment op het niveau van voorgaande jaren. Voor de avondspits valt een relatief hogere filezwaarte op in juli. Deze relatieve hoge filezwaarte kan verklaard worden door de combinatie van minder strikte covid-maatregelen tijdens deze periode en vakantieverkeer dat vaker met de auto gebeurde ten koste van vliegvluchten.

Door de sterk verminderde filezwaarte is het aantal voertuigverliesuren in 2020 eveneens lager dan in 2019 (hoofdstuk 14.1). Terwijl in 2019 op werkdagen het aandeel voertuigverliesuren ten opzichte van de gepresteerde voertuiguren nog 16% bedroeg, was dit in 2020 nog slechts 10%. Een daling was merkbaar voor alle regio's, behalve voor de regio Gent, wat overeenkomt met de resultaten voor filezwaarte.

Ook de reisbetrouwbaarheid was in 2020 verbeterd ten opzichte van 2019 (hoofdstuk 15.1). Daarnaast valt een grote verschuiving in de minst betrouwbare trajecten op. Waar dit in het verleden vaak trajecten zijn aan de staart van structurele filezones, zijn dit in 2020 vaker trajecten in de buurt van wegenwerken. De verklaring



hiervoor is wederom de sterk verminderde structurele files en het relatief groter aandeel van files ten gevolge van wegenwerken.

Een zelfde soort effect wordt waargenomen voor de reistijdfactor (hoofdstuk 15.2). Het aantal onbetrouwbare trajecten is zeer beperkt in 2020, met name 4 trajecten in de ochtendspits en 6 trajecten in de avondspits. Ook hier gaat het vaak om trajecten in de buurt van wegenwerken.

Een laatste effect van de covid-maatregelen op het verkeer in 2020, kan teruggevonden worden in het aantal (hinder)ongevallen (hoofdstuk 16.1.1). Na een jarenlange stijgende trend in het aantal ongevallen, is er in 2020 een aanzienlijke daling in het gemiddeld aantal ongevallen per dag, namelijk 16 tijdens de werkdagen (24 in 2019). Ook in het aantal ongevallen per maand is de invloed van de verschillende covid-maatregelen zichtbaar. Het aantal ongevallen per dag ligt zeer laag in april en mei, maar neemt daarna terug toe, zonder echter terug op het niveau van vóór de eerste lockdown te komen (hoofdstuk 16.1.2).





