

## Waarom zijn er meer files in Brussel terwijl het aantal auto's op de weg vermindert?

Net zoals de meeste Europese grootsteden heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te kampen met verkeersopstoppingen. Dat betekent dat je er langer over doet om een afstand af te leggen en niet zeker bent wanneer je aankomt. Niettemin zien we sinds enkele jaren een kleine daling in het aantal voertuigen op de weg in het gewestelijk grondgebied. In de transitieperiode naar een duurzamere mobiliteit moet het Brussels Gewest verkeersoplossingen ontwikkelen voor professionele chauffeurs die geen alternatief hebben voor de auto.

### Onderscheid tussen congestie en aantal voertuigen

We hebben het over files of verkeersopstoppingen wanneer een toename van het verkeer leidt tot een globale vertraging daarvan. Maar hoewel deze begrippen vaak verbonden zijn, moeten we een onderscheid maken:

- **verkeersopstoppingen:** de verzadiging van de weg veroorzaakt problemen op de weg, met langere en onregelmatigere trajecten
- **verkeersdruk:** het aantal rijdende voertuigen (verkeersstroom) op een verkeersnet of een verkeersas tijdens een gegeven periode.

### Globale toename van het autoverkeer in België

Binnen België rijden we almaar meer. In 2015 legden alle in België ingeschreven voertuigen samen een totaal van 84,2 miljard kilometer af. Dat is een toename van 1,6% tegenover 2014 en tegelijk een nieuw record. Maar terwijl het aantal gereden kilometers per jaar door in Vlaanderen en Wallonië ingeschreven personenwagens toeneemt met respectievelijk 1,5 en 2,1%, **rijden personenwagens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 0,8% kilometer minder.**



## Waarom zijn er meer files in Brussel terwijl het aantal auto's op de weg vermindert?

De toename van het aantal gereden kilometers is hoofdzakelijk het gevolg van de toename van het aantal auto's (België: +1,6%; Vlaanderen: +1,7%; Wallonië: +1,8%; Brussels Hoofdstedelijk Gewest: -0,6%) en in mindere mate van de stijging van het gemiddelde aantal kilometers per voertuig. In 2015 reed een Belgische personenwagen gemiddeld 15.151 km per jaar, tegenover 15.096 km in het jaar daarvoor. Ook rijdt een Belgische bestuurder gemiddeld 6% kilometers per jaar meer dan een Nederlandse bestuurder, 9% meer dan een Franse bestuurder, maar 1,5% minder dan een Duitse bestuurder. (FOD Mobiliteit en Vervoer, 2016).

### Maar iets minder auto's in Brussel

Ondanks een globale toename van het autoverkeer op het Belgische wegennet, zien we sinds een vijftiental jaar een lichte daling van het aantal voertuigen op de verkeersassen naar Brussel en op het wegennet van het Brussels Gewest. De vijfjaarlijkse tellingen door Brussel Mobiliteit wijzen op een vermindering van het verkeer sinds tien jaar. Bij de update van deze gegevens in 2017 zullen we kunnen vaststellen of deze tendens aanhoudt.

Als we de gegevens meer in detail analyseren, dan observeren we een toename van het verkeer met 4,6% op de snelwegen, maar een **daling op het totale wegennet in het Brussels Gewest**. Deze daling is niet homogeen verspreid over het hele netwerk en is ook afhankelijk van het type weg:

- rond 6% op grootstedelijke wegen en hoofdwegen;
- 9% op interwijkwegen;
- 13% op wijkverzamelwegen;
- tot 20% op lokale wegen (maar met een beperkte steekproef).

Deze evolutie gaat in de richting van de doelstellingen van het gewestelijk mobiliteitsbeleid, dat het verkeer op lokale wegen wil matigen en de verkeersstromen geleidelijk meer concentreren op het structurele netwerk.<sup>2</sup>

2. De geobserveerde daling betreft het verkeersvolume, niet noodzakelijk de afgelegde afstand.

### Evolutie 2003-2012 van het totale verkeersvolume per uur over alle meetpunten in het BHG<sup>1</sup>

Bron: Brussel Mobiliteit



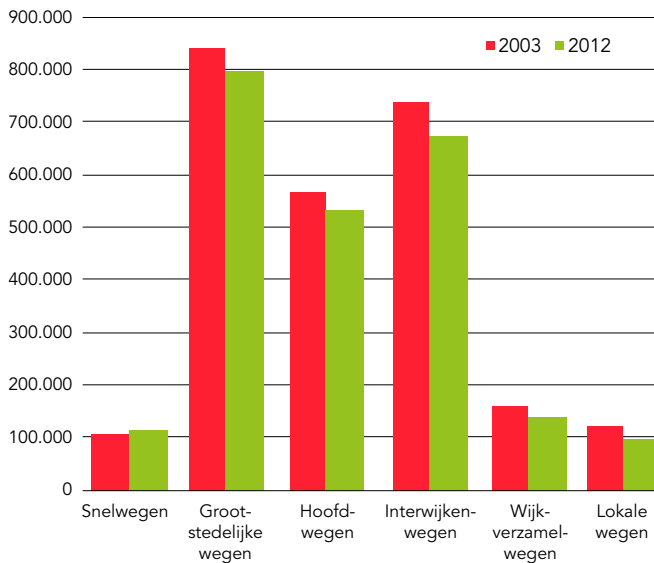
1. Er bestaan ook gegevens voor 2008, maar de steekproeven verschillen, waardoor een objectieve vergelijking niet mogelijk is.



## Waarom zijn er meer files in Brussel terwijl het aantal auto's op de weg vermindert?

### Evolutie 2003-2012 van het verkeersvolume per uur volgens het type weg

Bron: Brussel Mobiliteit



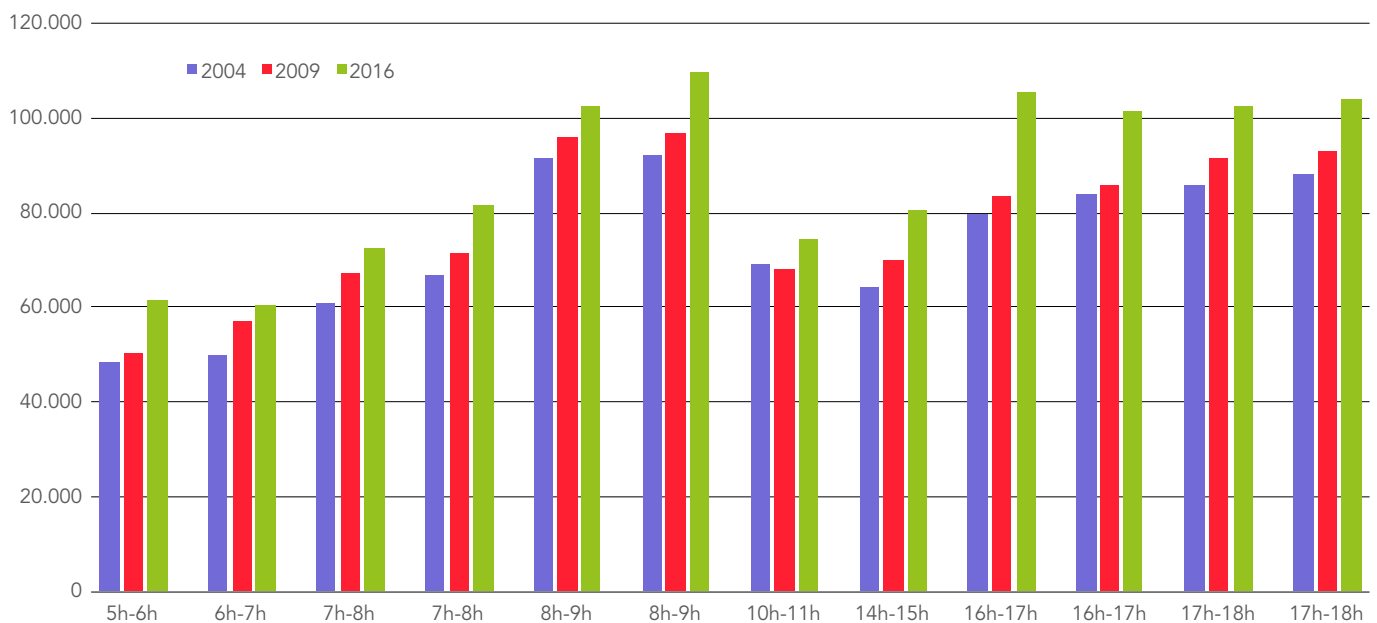
### Een stijgende verkeerscongestie

Ondanks deze daling in het aantal voertuigen, stijgt de verkeerscongestie. Dat betekent dat de gemiddelde tijd voor een voertuig om een bepaalde afstand af te leggen toeneemt en onzeker wordt. Zowel de analyses van Brussel Mobiliteit als de gegevens van dataleveranciers van navigatiesystemen wijzen erop dat **de verkeerscongestie in Brussel** in de afgelopen jaren **is toegenomen**.

Brussel Mobiliteit heeft in 2004, 2009 en 2016 de trajecttijd gemeten op 34 routes. Over het algemeen zien we een stijging van de trajecttijd gedurende alle periodes van de dag, met een tendens van een versnelde toename van het fenomeen, hoewel de cijfers voor 2016 gerelateerd moeten worden aan de problemen als gevolg van de onverwachte sluiting van de tunnels.

### Evolutie van de trajecttijd in Brussel tussen 2004, 2009 en 2016 op basis van de analyse van 34 routes

Bron: Brussel Mobiliteit





## Waarom zijn er meer files in Brussel terwijl het aantal auto's op de weg vermindert?



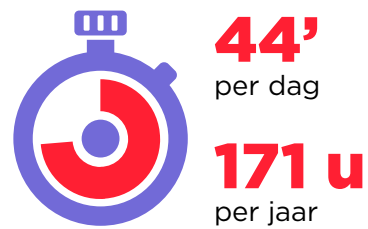
De analyse van gps-producent TomTom voor het Brussels Gewest, waarin de ringsnelwegen zijn opgenomen, laat zien dat de congestie relatief stabiel blijft in het laatste decennium, hoewel er een stijging te zien is sinds 2014 (plus 3 procent tussen 2015 en 2016). Deze congestie betekent dat auto's in Brussel per dag gemiddeld 44 minuten langer onderweg zijn dan bij de theoretische situatie van een vlotte doorstroming. Volgens de analyses van TomTom stond Brussel in 2016 op de achtste plaats van de steden met meer dan 800.000 inwoners met de grootste verkeerscongestie van Europa.

We moeten eveneens opmerken dat de toename van de congestie hoger is buiten Brussel. Vooral Waals-Brabant kende een grote stijging tijdens de ochtendspits tussen 2009 en 2015 (bron: gegevens TomTom). Deze congestie buiten Brussel draagt bij aan het algemeen gevoel dat de Brusselse congestie toeneemt, omdat veel gebruikers tijdens een gedeelte van hun verplaatsing op het grootstedelijk wegennet rond Brussel rijden.

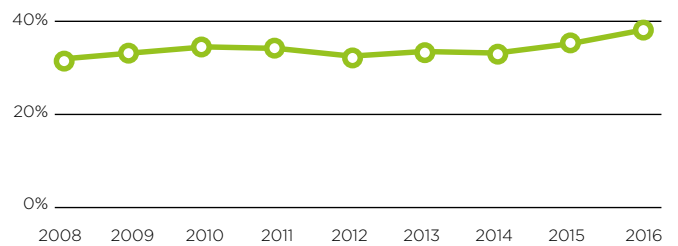
### Evolutie van de congestie in Brussel op basis van de trajecttijd gemeten door navigatiesystemen

Bron: TomTom 2016

#### Bijkomende trajecttijd

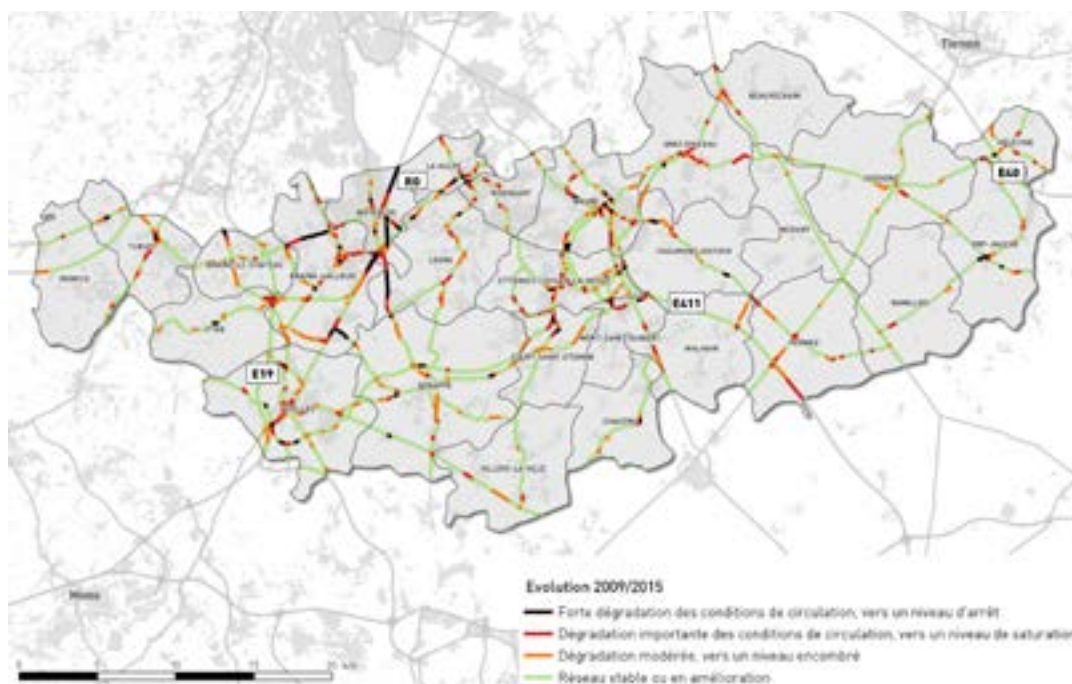


#### Evolutie van de congestie (bijkomende trajecttijd)



### Waals-Brabant: zones met een verslechtering van de trajecttijd tussen 2009 en 2015 (dinsdag, tussen 8 en 9 uur)

Bron: TomTom 2016, provincie Waals-Brabant





## Waarom zijn er meer files in Brussel terwijl het aantal auto's op de weg vermindert?

### Een fenomeen dat niet alleen Brussel treft

De toename van de verkeerscongestie is niet typisch voor het Brussels Gewest. De zes steden die we selecteerden voor de benchmarking van Good Move voeren allemaal een ambitieus mobiliteitsbeleid en toch zien we daar een stijging van de verkeerscongestie, hoewel het aantal voertuigen op de weg meestal daalt. Maar het feit blijft dat Brussel vertrekt van een veel hogere congestie dan het geval is in deze steden.

### Vanwaar die paradox?

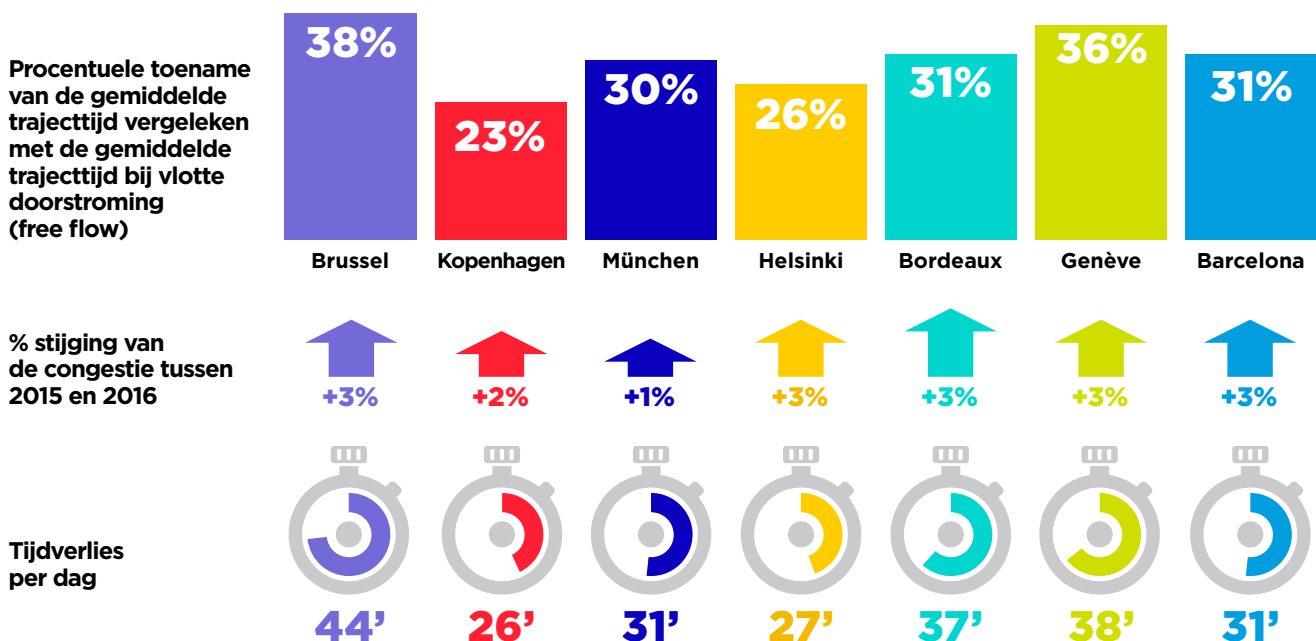
Minder auto's, meer files: deze paradox is te verklaren door een reeks conjuncturele of meer structurele factoren.

### Specifieke factoren

- Het grote aantal evenementen in een stadsgewest** als Brussel heeft een duidelijke impact. Brussel heeft niet alleen een internationale functie door de vestiging van de Europese instellingen (Europese toppen, bezoek van staatsleiders, betogingen), maar ook een nationale functie door de aanwezigheid van de regering en het federaal parlement (stakingen, betogingen) en een regionale functie, met de organisatie van talloze feestelijke, sportieve en culturele evenementen. Deze concentratie en toename van evenementen hebben bijna dagelijks een impact op het autoverkeer en versterken de negatieve indruk van de bestuurders.
- De werkzaamheden** voor de herinrichting van openbare plaatsen, het zeer grote aantal projecten voor de vernieuwing van de infrastructuur (tunnels, viaducten, riolering, enz.) en de aanleg van nieuwe infrastructuur (kantoorgebouwen, woningprojecten, leidingen, infrastructuur voor de trein of het openbaar vervoer, enz.) beperken regelmatig de verkeerscapaciteit. Om verschillende redenen is het aantal werven in de vijf voorbije jaren met tien vermenigvuldigd.

### Vergelijking van de evolutie van de congestie in Brussel en in de 6 steden van de benchmarking

Bron : TomTom Index





## Waarom zijn er meer files in Brussel terwijl het aantal auto's op de weg vermindert?

### Permanente factoren

- **Er zijn veel projecten voor de herinrichting van de openbare ruimte** gerealiseerd om de verplaatsingen van voetgangers te verbeteren, fietspaden aan te leggen en de vlotte doorgang van het bovengrondse openbaar vervoer te bevorderen door een gedeelte van de weg daarvoor te reserveren. Als gevolg van het historische karakter van Brussel met nauwe straten was het soms nodig om de wegcapaciteit te verminderen. Dit kan een impact hebben op de trajecttijd.
- **De toenemende flexibele organisatie van de verkeerslichten** resulteert in een verlenging of een aanpassing van het groen licht ten voordele van voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer (onder meer op basis van een detectiesysteem). Deze verandering van de prioriteit heeft in sommige gevallen een nadelig effect op de vlotte doorstroming van het autoverkeer ten voordele van andere gebruikers.
- **De verstedelijking van de rand op metropolitane schaal:** de problemen met de verkeerscongestie in Brussel, zoals bijvoorbeeld blijkt uit de internationale ranglijsten (INRIX, TomTom) beperkt zich niet tot het Brussels Gewest, maar omvatten de hele snelwegring. Het fenomeen van de verstedelijking is van toepassing om de hele metropool. De gemiddelde afstand blijft toenemen, wat ook betekent dat het wegennet meer gebruikt wordt.

### Tot besluit

Brussel is een gewest waar de mobiliteit volop in beweging is. Het gewestelijk beleid dat prioriteit verleent aan alternatieve vervoerswijzen voor de personenwagen werpt zijn vruchten af en het gebruik van andere verplaatsingswijzen neemt de afgelopen jaren sterk toe, zoals ook blijkt uit de andere analyses van Good Move. Het volume van het autoverkeer daalt licht, maar dat resulteert niet in een vermindering van de verkeerscongestie, die zelfs toeneemt. Maar deze verkeerscongestie heeft een directe impact op het bovengrondse openbaar vervoer, de hulpdiensten, de professionele chauffeurs (vaklieden, gezondheidswerkers, enz.) en het goederenvervoer, die echt geen andere keuze hebben.

