

Auteur: Sven Maerivoet  
Laatste wijziging: 18 oktober 2010

## **Moeizame ochtendspits door spoorstaking**

Naar aanleiding van ACOD's aangekonde 24 uren treinstaking op maandag 18 oktober 2010, gaf Transport & Mobility Leuven duiding bij de gevolgen hiervan voor het wegverkeer en de geschatte totale kostprijs van alle files.

### **Gevolgen voor het wegverkeer**

Er ontstond zoals verwacht extra fileleed in de ochtendspits, maar al bij al bleven de gevolgen nog redelijk beperkt. Er stond zo'n 330 km file op het Belgische autosnelwegennet, wat ongeveer 200 km meer is dan op een normale werkdag. Ter vergelijking, in februari stond er bijna 600 km file in totaal door de sneeuwval.

De files waren hier en daar langer dan verwacht, omwille van enkele ongevallen. Deze leidden op de E19 in Kontich tot de afsluiting van 2 rijstroken, en op de E40 ter hoogte van Erembodegem tot de afsluiting van 3 rijstroken waardoor het verkeer over de pechstrook moest. Dit maakt dat het fileleed erger werd dan normaal verwacht. Op de Ring rond Brussel viel het qua verkeersdrukke redelijk goed mee, temeer omdat het verkeer richting Brussel op de E40 vanuit Gent en de E19 vanuit Antwerpen gebufferd zat wegens de ongevallen daar.

Toen er bij het spoor op 20/05/2008 gestaakt werd, vielen de gevolgen voor het wegverkeer goed mee, net dankzij de flexibiliteit van veel mensen. Waarschijnlijk hebben nu een aantal mensen gedacht dat ze bijgevolg alsnog met de auto konden rijden tijdens de spits, waardoor er terug iets meer file dan verwacht stond. Gelukkig was er geen regen of mist, want dat zou een veel grotere impact op het fileleed gehad hebben.

We merken ook op dat de ochtendspits zich verspreid heeft; deze is vooral een beetje naar voor geschoven. Het verkeer begon reeds om 6u00 al drukker te worden. De hoofdreden hiervoor is dat veel mensen hun dagschema herpland hebben. De media heeft een grote rol gespeeld bij het bewustmakingsproces bij de pendelende bevolking.

### **Kostprijs van de files**

We hebben ook de kostprijs van deze file berekend. Hiervoor keken we eerst naar de tijd die alle voertuigen samen verliezen door in de file te staan. We spreken hier van verliezen, aangezien we zonder deze file bijvoorbeeld sneller op ons werk zouden zijn. Het gevolg is dat mensen te laat op hun werk komen, en dat vrachtwagens langer met hun goederen onderweg zijn. Deze totale verliestijd vermenigvuldigen we met een bepaalde tijdskost, hier geldt '*time is money*'. Dit levert ons de totale filekost.

De tijdskosten zijn verschillend voor personenwagens en vrachtwagens. Voor de personenwagens is dit een kost die hoofdzakelijk door de werkgever gedragen wordt, wat overeenstemt met het loon van zijn of haar werknemers. Iemand die een uur langer op de baan is, kan 's ochtends immers een uur minder werken, waardoor dit extra geld aan de werkgever kost. Voor de vrachtwagens bestaat dit uit de kost van de bestuurder en uit de kost dat het goed op de baan is en nog niet bij de klant aankomt. In dit laatste geval treedt een verlies van economische waarde op. Het brandstofverbruik zit hier niet inbegrepen; hiervoor dienen we te weten hoeveel extra kilometers er afgelegd werden, waarvan we veronderstellen dat dit in deze situatie niet gebeurde. In de piekperiode nemen we aan dat de tijdskost van een personenwagen zo'n 11,67 euro per uur is; voor een vrachtwagen ligt deze kost zo'n 3 keer hoger, namelijk op 34,05 euro per uur.

Op een typische werkdag<sup>1</sup> verliezen we in de ochtendspits (tussen 6u00 en 9u00) zo'n 18 696 uren door de files. Dit komt overeen met een gemiddelde filelengte van zo'n 139 kilometer. De totale tijdskost loopt op tot zo'n 259 967 euro.

**Vandaag stond er zo'n 330 kilometer file; dit komt overeen met zo'n 47 049 voertuigverliesuren, waardoor de totale tijdskost opliep tot zo'n 654 219 euro, wat bijna 2,5 keer hoger ligt dan de typische werkdag.**

Merk op dat deze berekening geen rekening houdt met het effect op het onderliggend wegennet (ook al zal men hier wel wat hinder ondervonden hebben omwille van de ongevallen in Erembodegem en Kontich). In het slechtste geval ligt deze kost 4 keer hoger dan op het autosnelwegennet. De gebruikte tijdskosten houden ook geen rekening met de last die mensen ervaren doordat ze onverwacht te laat op hun werk komen en daardoor vergaderingen en afspraken missen, noch met het feit dat goederen te laat op hun bestemming komen waardoor de logistieke keten in de war wordt gestuurd. Indien we deze ook zouden meerekenen, dan zouden we op ongeveer het dubbele van de eerder gevonden kost uitkomen.

Ter vergelijking: in februari hadden we met de zware sneeuwval een filekost op het autosnelwegennet van zo'n 2 miljoen euro. Voor alle wegen bedroeg de economische kost toen zo'n 20 miljoen euro.

---

<sup>1</sup> Bron : S. Maerivoet en I. Yperman, "*Analyse van de congestie in België*", rapport in opdracht van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Oktober 2008.