

Auteur: Sven Maerivoet
Laatste wijziging: 2 December 2011

Radio 1 Peeters & Pichal “Turfsmurf telt de mensen in de file” (02/12/2011)

Inhoudstafel

1. Van waar komen de bezettingsgraden?.....	2
2. Hoe groot zijn de bezettingsgraden?	2
3. Waarom zijn deze laag voor auto's?	3
4. Wat zijn mogelijke manieren om deze te verhogen?.....	4

1. Van waar komen de bezettingsgraden?

In de verkeerskunde gebruiken we de term **bezettingsgraad** om aan te duiden hoeveel mensen in een voertuig zitten tijdens een verplaatsing. Deze worden op volgende manieren gemeten/geteld:

- (Inter)nationale **statistieken**.
- De Federale Overheidsdienst (**FOD**) Mobiliteit en Vervoer.
→ Deze doen 5-jaarlijkse verkeerstellingen, en tellen dan ook de bezettingsgraden.
- **Enquêtes** (cfr. Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) Vlaanderen).
- Het openbaar vervoer publiceert zijn eigen statistieken (bv. ook **reservaties** op internationale treinverbindingen, ...).

De manier van tellen is gelijkaardig aan de controle op gordeldracht:

- Men telt vaak aan **op- en afritten** (dit is de reden waarom er ook meer gegevens over bezettingsgraden van verkeer op autosnelwegen zijn).
- De FOD kijkt ook naar de **ongevalsstatistieken** (met hoeveel personen zat men in een voertuig op het moment dat het ongeval gebeurde?).

2. Hoe groot zijn de bezettingsgraden?

De bezettingsgraden zijn afhankelijk van:

- De **wijze van vervoer** (het type voertuig: auto, bus, trein, ...).
- Het **motief** van de verplaatsing (vrijetijd, zakelijk en pendelend).

Enkele cijfers voor België¹:

- Mensen in een **wagen**:
 - Vrijetijd: 1,83 personen/wagen.
 - Pendelen en zakelijk: 1,22 personen/wagen.
→ **Het gemiddelde ligt ronde de 1,65 personen/wagen.**
- Mensen op een **bus**:
 - Vrijetijd: 17 personen/bus.
 - Pendelen en zakelijk: 13 personen/bus.
- Mensen op de **trein**:
 - Vrijetijd, pendelen en zakelijk: 95 personen/trein.

¹ Bron: **TREMOVE v3.3** / **SCENES** / Eigen berekeningen Transport & Mobility Leuven.

3. Waarom zijn deze laag voor auto's?

Er zijn verschillende mogelijke redenen:

- Vooral bij **grote gelijkaardige verkeersstromen** kan de bezettingsgraad hoger zijn.
 - Typisch **massatransport** door openbaar vervoer
 - De plaatsen die niet bereikbaar met OV zijn:
 - Dit zijn typisch de **kleinere stromen**.
 - Je hebt hier ook een **veel kleinere kans op een match** om met iemand mee te rijden.
 - Dus vooral individueel transport.

- Voor pendelverkeer kennen **carpoolen en carpoolparkings slechts beperkt succes** want:
 - Mensen willen uiteindelijk zelf de **vrijheid** hebben om te beslissen **wanneer** ze ergens naartoe gaan.
 - **Voor- en natransport** is belangrijk; mensen **rijgen** hun verplaatsingen aan elkaar tot **ketens** (*trip chaining*) en dit over een hele dag; we zijn heel goed om onze verplaatsingen voor onszelf zo optimaal mogelijk te organiseren.
 - Bv.: kinderen afzetten → werk → winkel → kinderen ophalen → naar huis.
 - Deze verplaatsingen zijn **moeilijk te delen** met anderen.
 - Als je boodschappen doet wil je bv. niet met 3 jengelende kinderen naar de winkel.
 - Trendwatcher Herman Konings kwam tot de conclusie dat, vergeleken met 10 jaar geleden, er een verdubbeling is van het aantal **individuele sporters** in Vlaanderen als gevolg van het fileel.

- Waarom zijn er zoveel **eenzame automobilisten richting Brussel**?
 - Er is veel verkeer naar Brussel want veel mensen wonen buiten Brussel maar werken in Brussel.
 - Zij rijden Brussel in via de grote toegangswegen, waarvan de E40 vanuit Leuven de grootste files kent².
 - Je ziet dat er weliswaar grote stromen mensen zich in dezelfde richting bewegen, maar eens Brussel in **vertakt** dit zich bijzonder fel; **wat moeten de carpoolers dan doen?** Uitstappen en via openbaar vervoer, fietsen, ... zich verder verplaatsen? De auto blijft dan een handig middel.

² Sven Maerivoet, **Schatting verliestijden op trajecten**, Transport & Mobility Leuven, December 2010. Zie ook <http://www.tmleuven.be/project/verliestijden/>.

4. Wat zijn mogelijke manieren om deze te verhogen?

De vraag is dus: “Hoe kan je mensen stimuleren om met meer in een auto te kruijen?”

- **Niet eenvoudig:** mensen hun **ketens van verplaatsingen doorbreken** zal niet zomaar lukken. Dit vereist soms een grondige aanpassing van het gedrag en meer algemeen van het verplaatsingspatroon van mensen.
- Dit werkt vooral op **bedrijfsniveau** (via **bedrijfsvervoersplannen**, aanmoedigingen door meer **flexibele werkuren**, ...).
- **Werknemers van grote bedrijven** kunnen hun vervoer op elkaar afstemmen.
 - In sommige bedrijven wordt tijdens de werkuren ook aan carpooling gedaan; bv. door vertegenwoordigers, of bij klantenbezoeken.
- **Arbeiders** uit bv. eenzelfde dorp met dezelfde vaste werkuren kunnen ook samenrijden.
- Niet iedereen wil met iedereen samenrijden; ons **sociaal isolement belemmert** dit dus.

Er werden enerzijds door de Vlaamse overheid en anderzijds in bedrijven reeds een aantal **pilotprojecten** opgestart:

- Mensen kunnen **via een website** kijken of zij met iemand kunnen meerijden of iemand met hen kan meerijden.
- Dit gaat nog verder: de mensen krijgen bv. een **smartphone** met daarop een app waarmee ze anderen kunnen zoeken om samen te rijden.
- Deze digitale evolutie zet zich nog verder naar wat men **dynamisch carpoolen** noemt:
 - Je wil ergens naartoe rijden.
 - Je laat via een website of smartphone app weten dat je iemand zoekt om mee samen te rijden.
 - Iemand anders ziet jouw vraag, en is bereid je aan boord te nemen; je spreekt vervolgens af.
 - Dit alles gaat zeer real-time, bijna op het moment zelf.**➔** Fenomenen zoals **Facebook** kunnen dit proces **drastisch versnellen**, omdat je op een heel eenvoudige manier plots **heel veel mensen tegelijk bereikt**.