
NOTA

Verkeerscentrum
Vuurkruisenplein 20
2020 Antwerpen
Tel. 03 443 63 02 - Fax 03 443 69 37
verkeersinfo@vlaanderen.be
www.verkeerscentrum.be

Onderwerp : haalbaarheidsstudie spitsstroken – verkeerskundige evaluatie
Datum / Versie: 30 april 2012 v1
Opgemaakt door : Patrick Deknudt met medewerking van Katia Organe, Leen De Valck
Dossier : 12026 Evaluatie DVM Maatregelen
Bijlage(n) : Rapportage spitsstrook E314-E40 v1 .pdf
Rapportage spitsstrook E19 v1 0.pdf
Rapportage weefstrook E40 Sint-Denijs-Westrem - Zwijnaarde v1 1.pdf

1. Voorwerp van de nota

Deze nota is een synthese nota van het verkeerskundige onderzoek in het kader van de haalbaarheidsstudie spitsstroken en behandelt het uitgebreidere onderzoek naar de resterende kandidaat-spitsstroken, weerhouden na de eerste bouw- en verkeerskundige quickscan .

2. probleemstelling

Op 28 september werd de eerste spitsstrook in Vlaanderen in dienst genomen. N.a.v. de eerste positieve resultaten wordt de administratie gevraagd om te onderzoeken waar in Vlaanderen nog dergelijke spitsstroken nuttig en mogelijk zijn. Na een eerste bouw- en verkeerskundige quickscan werden volgende trajecten weerhouden voor verder onderzoek:

Vlaams-Brabant:

- E40/A3 Sterrebeek – Heverlee
- E314/A2 Leuven – Holsbeek

Antwerpen:

- E19 Antwerpen-Noord – Brecht
- E19 Rumst – Kontich
- E19 U.Z.A – Kontich

Oost-Vlaanderen:

- E40 Zwijnaarde – Sint-Denijs-Westrem
- E40 Sint-Denijs-Westrem - Zwijnaarde

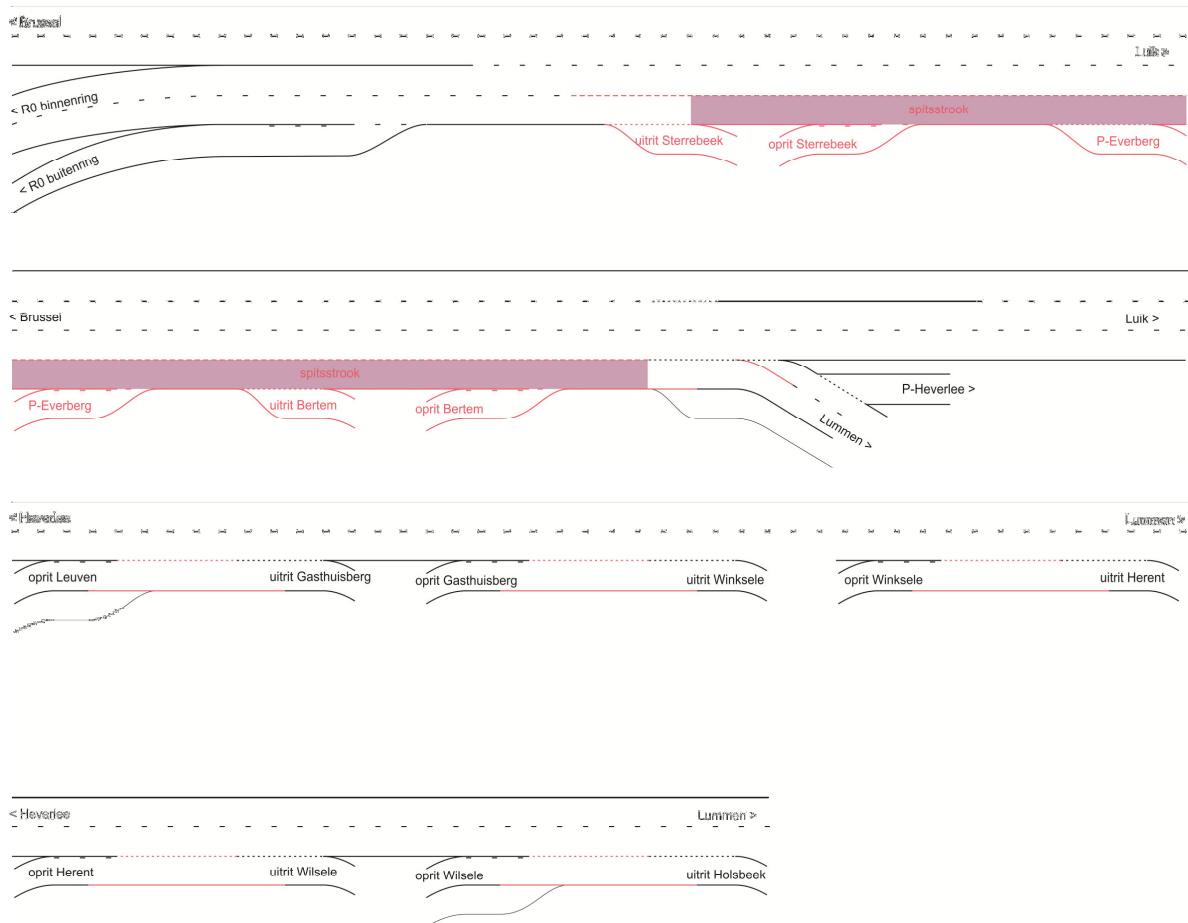
In deze nota worden bovengenoemde locaties op verkeerskundig vlak verder doorgelicht ten einde een inschatting te kunnen maken van de potentiële baten.

3. resultaten

3.1. corridor E40/A3 Sterrebeek – Heverlee en E314/A2 Leuven – Holsbeek

In het kader van de 'Tactische studie E314' werd reeds een knelpuntanalyse gedaan en een aantal maatregelen waaronder verschillende scenario's met uitbreiding van capaciteit zowel op de E40 als op de E314 en hun combinatie a.d.h.v. microsimitaties m.b.v. het microsimitatiemodel E314/E40 (basisjaar 2010) onderzocht.

In het kader van de 'Haalbaarheidsstudie Spitsstroken' werd onderzocht wat op deze corridor op korte termijn mogelijk is met beperkte infrastructurele ingrepen (zie bijlage 'Rapportage spitsstrook E314-E40 v1.pdf'). Hieruit blijkt dat enkel maatregelen op de E40 (spitsstrook tot Bertem of tot Heverlee) geen noemenswaardige bijdrage aan de doorstroming brengen. Het voorzien van weefstroken (onderlinge verbinding van in- en uitvoegstroken) op de E314 tussen Leuven en Holsbeek draagt wel bij aan de verkeerssituatie en doet de files op E314 zo goed als verdwijnen. Het best scoort echter de combinatie van een spitsstrook tot Heverlee op de E40 en de weefstroken tot Holsbeek op de E314:

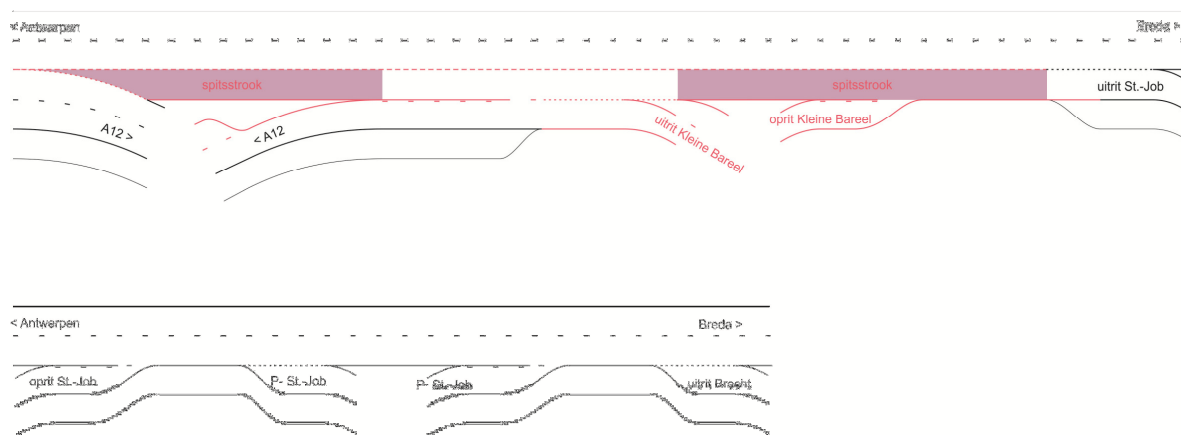


Dit maakt 's avonds filevrij rijden van Brussel naar Limburg mogelijk met een reistijd die nog slechts een kwart is van de huidige op de E40 (St.-Stevens-Woluwe – Heverlee) en minder dan de helft op de E314 (Heverlee – Tielt-Winge).

De totaal opgelopen voertuigverliesuren op E40 en E314 in avondspits zou nog slechts 1/10 bedragen t.o.v. de huidige situatie (afname VVU: -4600).

3.2. E19 Antw.-Noord - Brecht

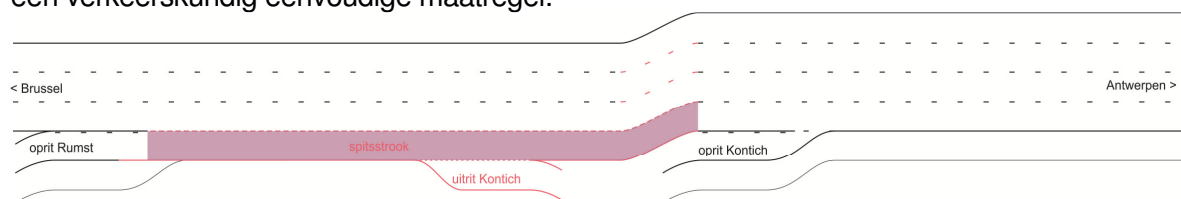
Voor wat dit wegvak betreft werden een aantal mogelijke configuraties met spitsstrook onderzocht m.b.v. het microsimulatiemodel R1/E313/E19N (basisjaar 2012) met het oog op het optimaliseren van de doorstroming. Uit deze simulaties blijkt dat een spitsstrook tot St.-Job de avondfiles op de E19N doet verdwijnen en hiermee een reistijdwinst van ca. 6 min (of 1/3 van de huidige reistijd Antw.-Noord – Brecht) in de avondspits zou opleveren. Een doortrekking ervan tot Brecht levert voor de doorstroming weinig meerwaarde op. Wel is er een grote verkeersvraag naar de E19. De voeding ervan vergroten door de spitsstrook reeds vanaf de splitsing A12-E19 op de R1 laten starten laat toe dat de spitsstrook beter gevoed kan worden, waardoor de het verkeer op de E19 verhoogt en hiermee verkeer op de parallelle gewestwegen (N1, N116) terug naar de snelweg haalt, waardoor het onderliggende wegennet wordt ontlast.



Qua voertuigverliesuren kan deze configuratie het aantal voertuigverliesuren doen afnemen met een factor 1,5 t.o.v. de huidige situatie (afname VVU: -600). Als ze ook meer verkeer aantrekt naar de E19N zullen de voertuigverliesuren opnieuw licht oplopen. Dit is echter louter te wijten aan een toename van het aantal voertuigen. De individuele reistijden blijven gelijk. Een dergelijke configuratie kan slechts goed functioneren als de regelmatige congestie op de uitrit St.-Job kan worden weggewerkt. In de modelsimulaties is telkens uitgegaan van een filevrije uitstroom naar deze uitrit.

3.3. E19 Rumst - Kontich

Tijdens de verkeerskundige quickscan van de mogelijke kandidaat-spitsstroken, werd dit traject toegevoegd als potentieel interessant wegvak. Het verkeerscentrum beschikt echter niet over een microsimulatiemodel van dit wegvak, nog over voldoende aantal meetposten om dit verder in detail uit te pluizen. Anderzijds betreft het hier een relatief eenvoudig wegvak met een verkeerskundig eenvoudige maatregel:



Gezien de beperkte congestie op dit wegvak zal de winst in voertuigverliesuren evenredig beperkt zijn voor dit wegvak. Op te merken valt dat indien dit wegvak zou voorzien worden van een spitsstrook, de benodigde telematica (rijstrooksignalisatie) o.w.v. de continuïteit best

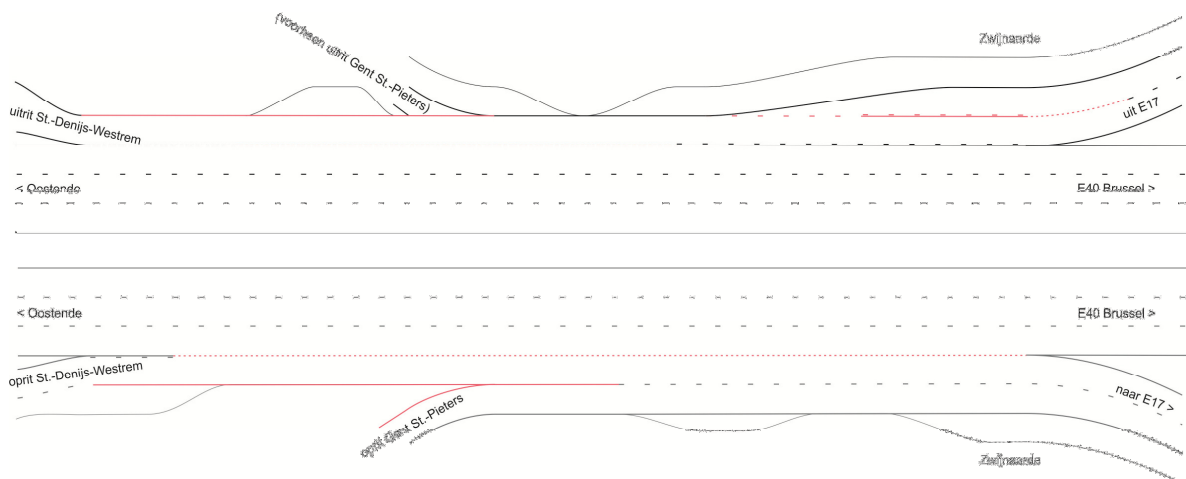
doorgetrokken wordt voorbij Kontich tot aan de bestaande rijstrooksignalisatiezone in de aanloop naar de Craeybeckxtunnel.

3.4. E19 U.Z.A. - Kontich

Uit de verkeerskundige quickscan bleek dat zich hier wellicht eerder een probleem van signalisatie stelt. Dit wordt verder onderzocht door AWW.

3.5. Weefzones E40 St.-Denijs-Westrem – Zwijnaarde (beide richtingen)

Uit de verkeerskundige quickscan kwam naar voor dat het weven in deze zone voorsnog weinig impact heeft op de doorstroming maar door de drukte en de korte in- en uitvoegzones wel veelvuldig tot kortstondige snelheidsvallen leidt. Daarom werden m.b.v. het microsimulatiemodel E40/E17/R4 (basisjaar 2010) zowel voor ochtend als avondspits deze zone voor de beide rijrichtingen simulaties gedaan waarbij (permanente) weefstroken worden voorzien welke de invoegstrook uit E17 en uitvoegstrook naar St.-Denijs-Westrem en vice versa met elkaar verbinden.



Zoals verwacht wordt er niet veel winst geboekt op het vlak van de doorstroming, omdat hier vandaag de dag nauwelijks sprake is van congestie. Voor beide rijrichtingen samen neemt het totale aantal voertuigverliesuren weliswaar af met 25%, doch de absolute afname bedraagt slechts 90VVU. Twee belangrijke probleemgebieden op het vlak van doorstroming in het studiegebied (de congestie op de oprit St.-Denijs-Westrem zélf en deze tussen Wetteren en Merelbeke) worden hiermee niet aangepakt. Deze vereisen dan ook ingrijpendere infrastructuuradaptaties.

Er werd echter ook onderzocht wat de mogelijke impact op de verkeersveiligheid zou zijn. Hieruit blijkt dat alle parameters wijzen op een merkbare verbetering, vnl wat betreft het invoegen.

4. conclusies

De verkeerskundige evaluatie van de kandidaat spitsstroken wijst uit dat op de volgende trajecten de doorstroming gevoelig verbeterd kan worden met beperkte infrastructurale maatregelen:

- E314 Leuven – Holsbeek al-dan-niet uitgebreid met de E40 St.-Stevens-Woluwe – Heverlee
- E19 Antw.-Noord – St.-Job.

Op het wegvak E40 St.-Denijs-Westrem – Zwijnaarde kan in beide rijrichtingen het weven verbeterd worden door de aanleg van weefstroken tussen beide complexen. Deze maatregel zal eerder bijdragen tot de verkeersveiligheid. Louter op het vlak van doorstroming is de te verwachten impact beperkt.