



# Herinrichting Complex E40 Drongen

## Expertensessie verkeerstellingen

27 mei 2024



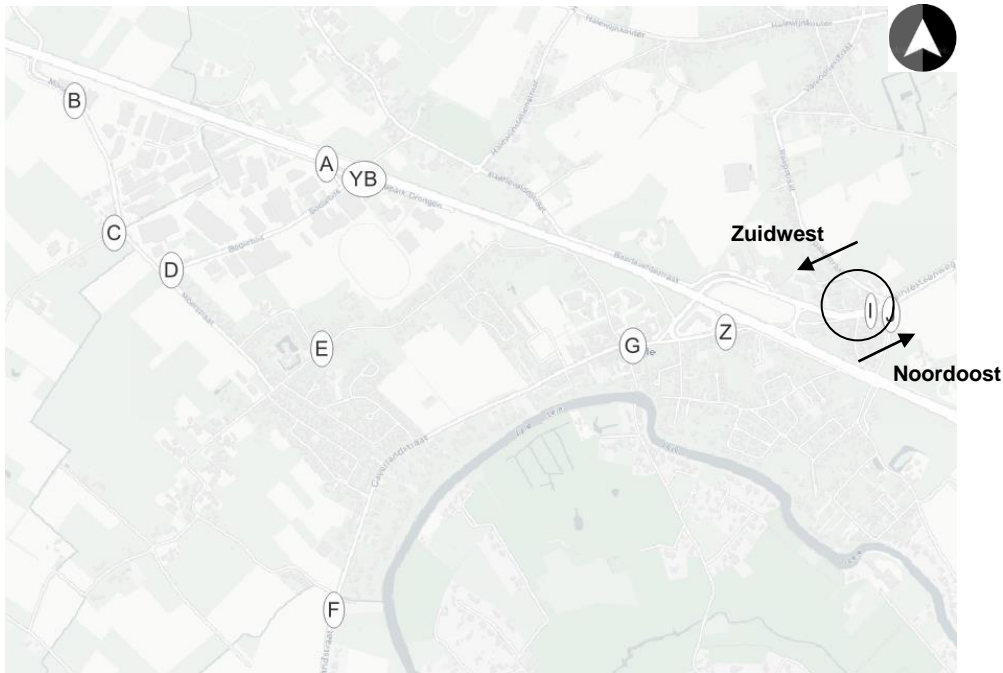
Vlaamse  
overheid

TRACTEBEL  
ENGIE

# Agenda

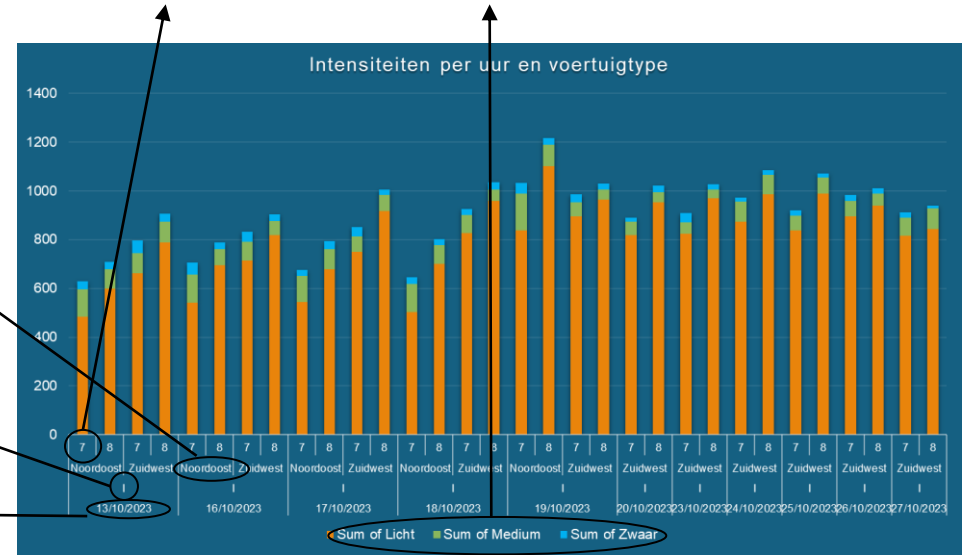
1. Opzet en uitvoering verkeerstellingen
2. Kruispunttellingen
3. Slangtellingen
4. HB-onderzoek
5. Conclusies

# Interpretatie verwerking tellingen



Het desbetreffende uur van de telling (in dit geval van 7u-8u)

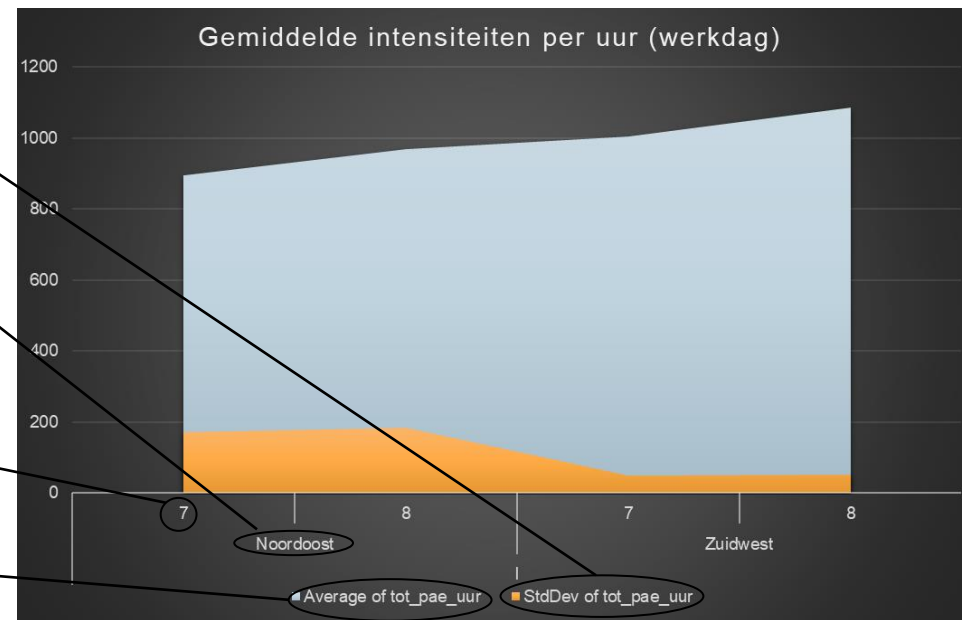
Het aandeel van de verschillende voertuigtypen (licht, medium of zwaar verkeer)



De overeenstemmende richting waarop de telling van toepassing was (zie bijgevoegde kaart)

Het desbetreffende meetpunt (zie bijgevoegde kaart)

De corresponderende datum van de telling



De mate van spreiding in de data (hoe hoger deze waarde, des te meer spreiding er was in de data over de verschillende meetdagen heen)

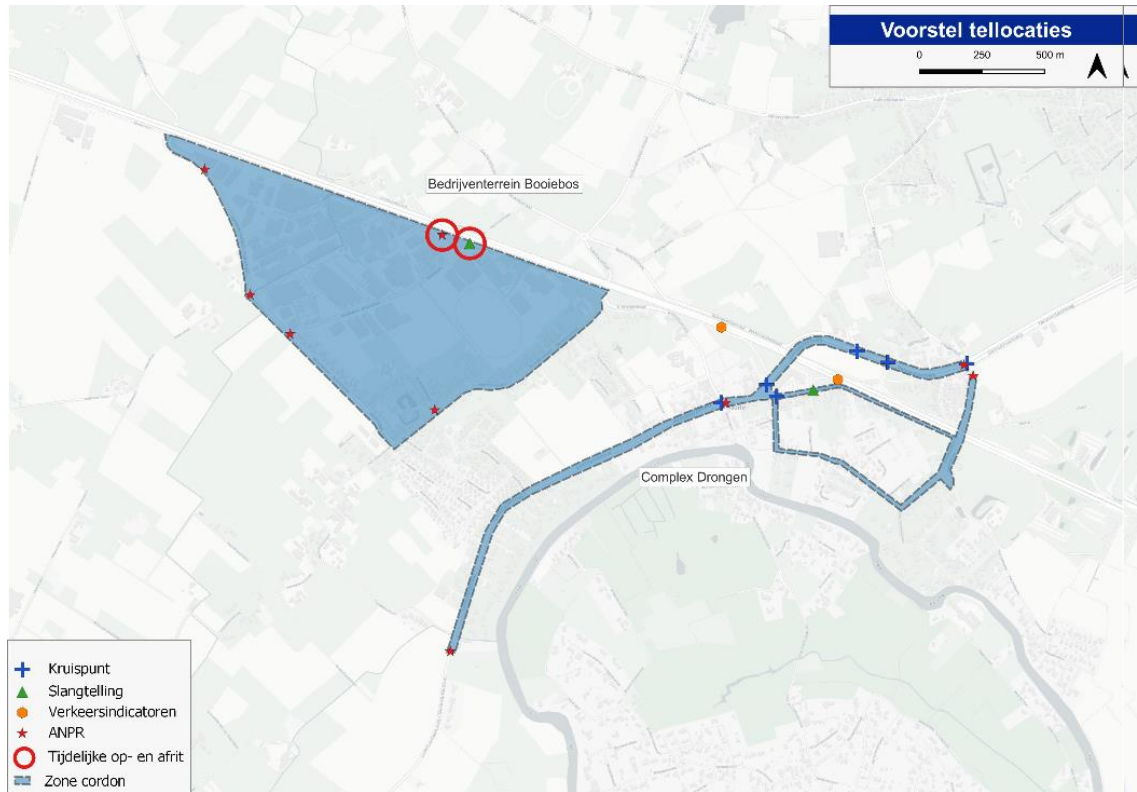
De overeenstemmende richting waarop de telling van toepassing was (zie bijgevoegde kaart)

Het desbetreffende uur van de telling (in dit geval van 7u-8u)

Het gemiddeld aantal pae\*/u voor de ganse meetperiode

# 1. Opzet en uitvoering verkeerstellingen

# Opzet en uitvoering verkeerstellingen



# Opzet en uitvoering verkeerstellingen

- Meetperiode HB-onderzoek: 26/10/2023 en 07/11/2023
- YB en Z zijn telslangen. YB meegenomen om oorspronkelijke situatie te kunnen reconstrueren (momenteel werffase)
- Overige punten ANPR met ook telslangen voor langere periode
- Nog bijkomende kruispunt-tellingen (6) t.h.v. complex Drongen
- Resultaten OSP en ASP = telkens over 2u



## Locaties

- A. (Tijdelijke) Afrit E40 Industriepark-Drongen
- B. Moorstraat (Houstraat - Moerstraat)
- C. Moerstraat (Moorstraat - Gentstraat)
- D. Booiebos (Industriepark-Drongen - Moerstraat)
- E. Noordhoutstraat (Schepenstraat - Streepbosstraat)
- F. N466 (Blauwpoortstraat - Zombeekstraat)
- G. N466 (Kloosterstraat - Brouwerijstraat)
- I. N466 (Keuze - Raapstraat)
- J. Ernest Solvynsdreef (Keuzekouter - N466)

# Opzet en uitvoering verkeerstellingen

- HB-onderzoek niet correct verlopen op 26 oktober voor enkele locaties (I – J)
  - Extra dag → 7 november
- Slangtellingen voor sommige locaties op sommige dagen verstoord/gestopt

| Nr | Dag 1 | Dag 2 | Dag 3 | Dag 4 | Dag 5 | Dag 6 | Dag 7 | Dag 8 | Dag 9 | Dag 10 | Dag 11 | Dag 12 | Dag 13 | Dag 14 | Dag 15 | Dag 16 | Dag 17 | Dag 18 | Dag 19 |    |
|----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|----|
| A  | 0     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 0      | -1     | -1     | -1     | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 0  |
| B  | 0     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 0  |
| B  | 0     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 0  |
| C  | 0     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 0  |
| C  | 0     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 0  |
| D  | 0     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 0  |
| D  | 0     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 0  |
| E  | 0     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 0  |
| E  | 0     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 0  |
| F  | 0     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 0  |
| F  | 0     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 0  |
| G  | 0     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 0      | 0      | -1     | -1     | -1     | -1     | -1     | -1     | -1     | -1     | -1 |
| G  | 0     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 0      | 0      | -1     | -1     | -1     | -1     | -1     | -1     | -1     | -1     | -1 |
| I  | 0     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 0      | -1     | -1     | -1     | -1     | -1     | -1     | -1     | -1     | -1     | -1 |
| I  | 0     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 0      | -1     | -1     | -1     | -1     | -1     | -1     | -1     | -1     | -1     | -1 |
| I  | 0     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 0  |
| I  | 0     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 0  |
| J  | 0     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 0  |
| J  | 0     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 0  |
| Y  | 0     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 0  |
| Y  | 0     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 0  |
| YB | 0     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 0  |
| YB | 0     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 0  |
| Z  | 0     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 0  |
| Z  | 0     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 0  |

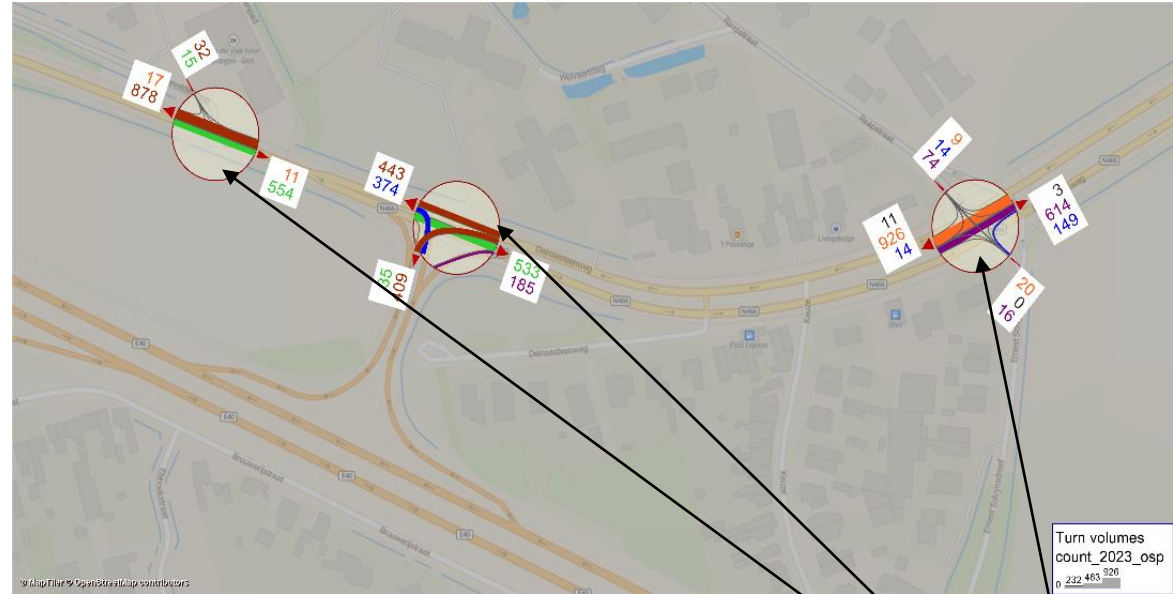
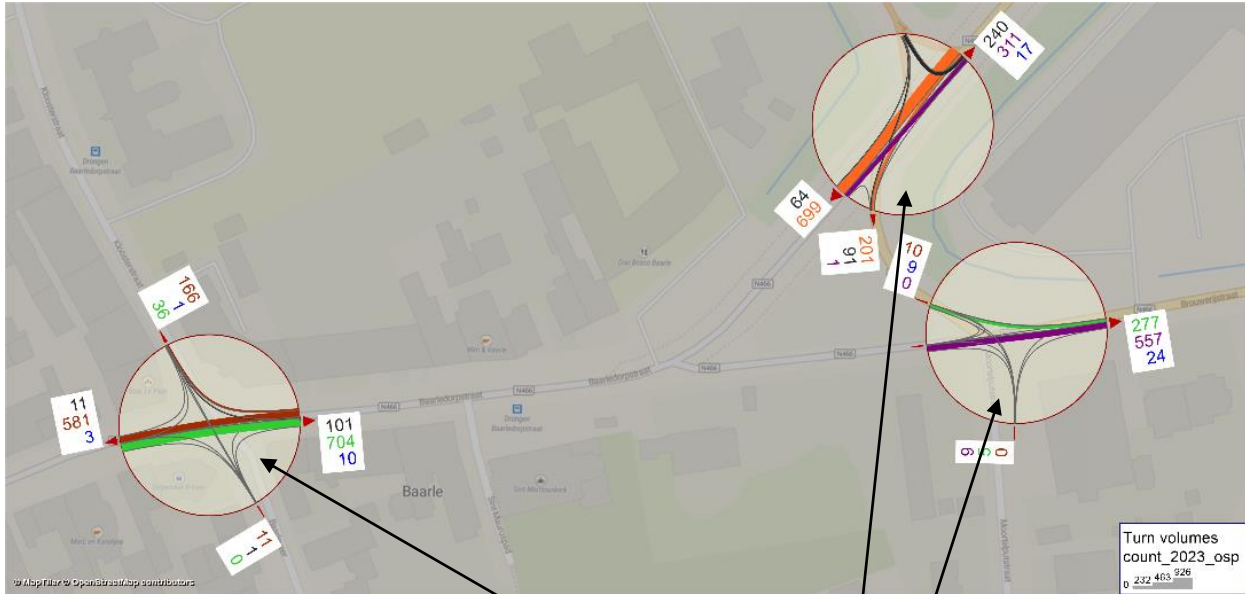
## 2. Kruispunttellingen



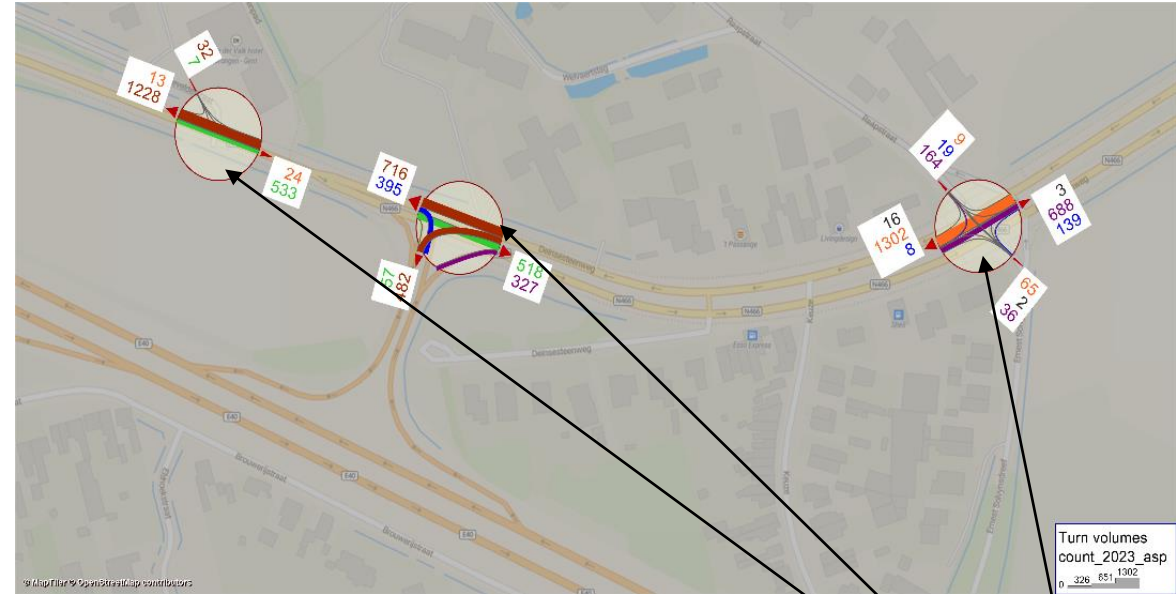
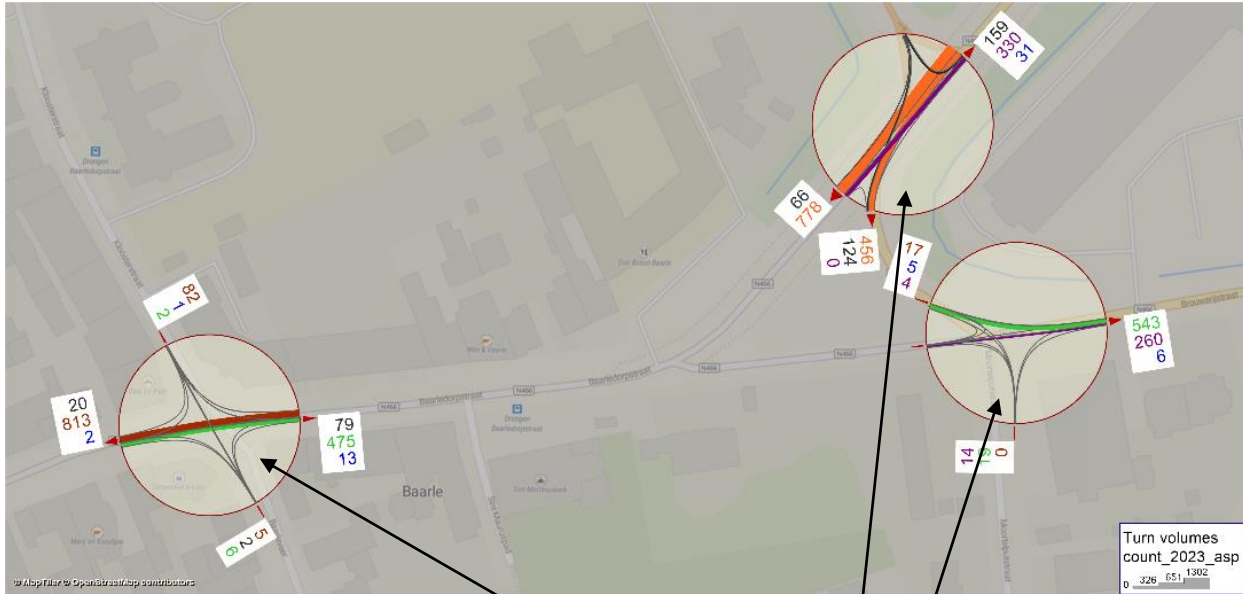
# Overzicht kruispunttellingen

- N466 x Kloosterstraat
- Zuidelijke afrit E40 Drongen
- Brouwerijstraat x Moortelputstraat
- N466 x Baarleveldestraat
- N466 x noordelijke afrit E40 Drongen
- N466 x Raapstraat

# Kruispunttellingen Baarle – OSP

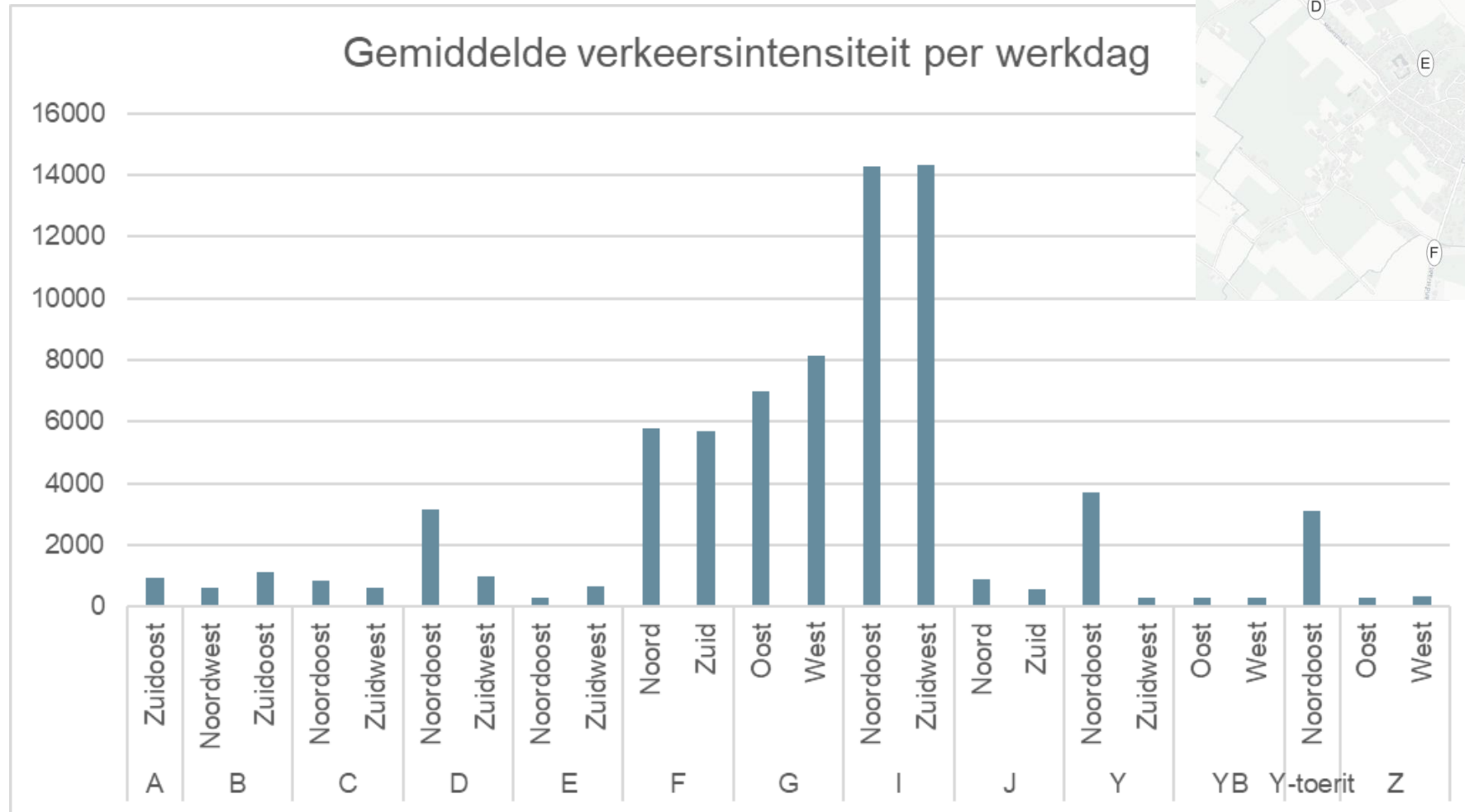
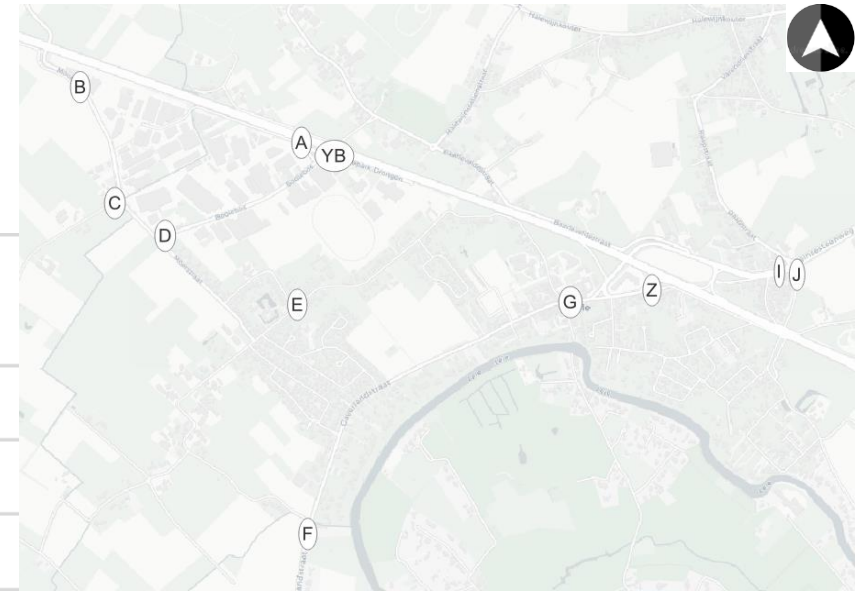


# Kruispunttellingen Baarle – ASP



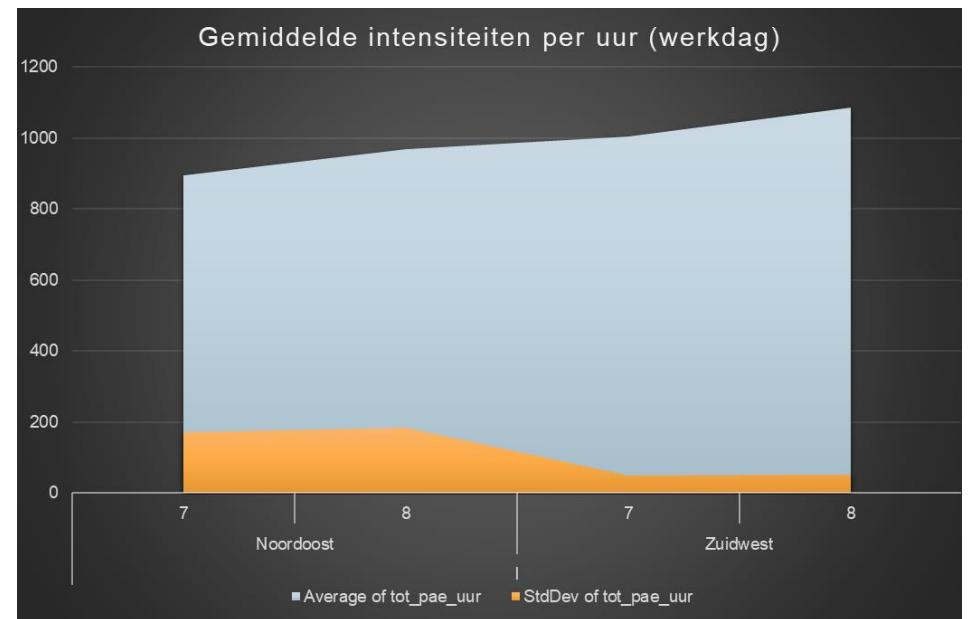
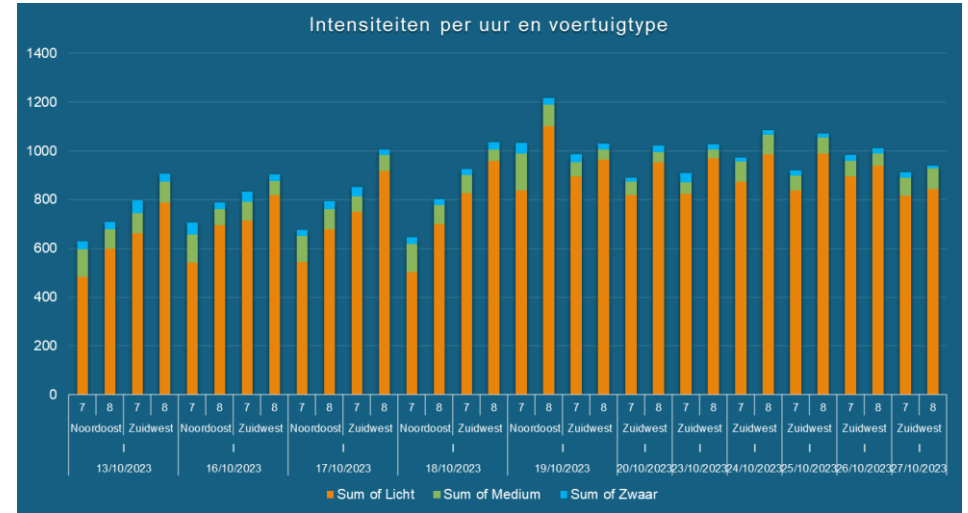
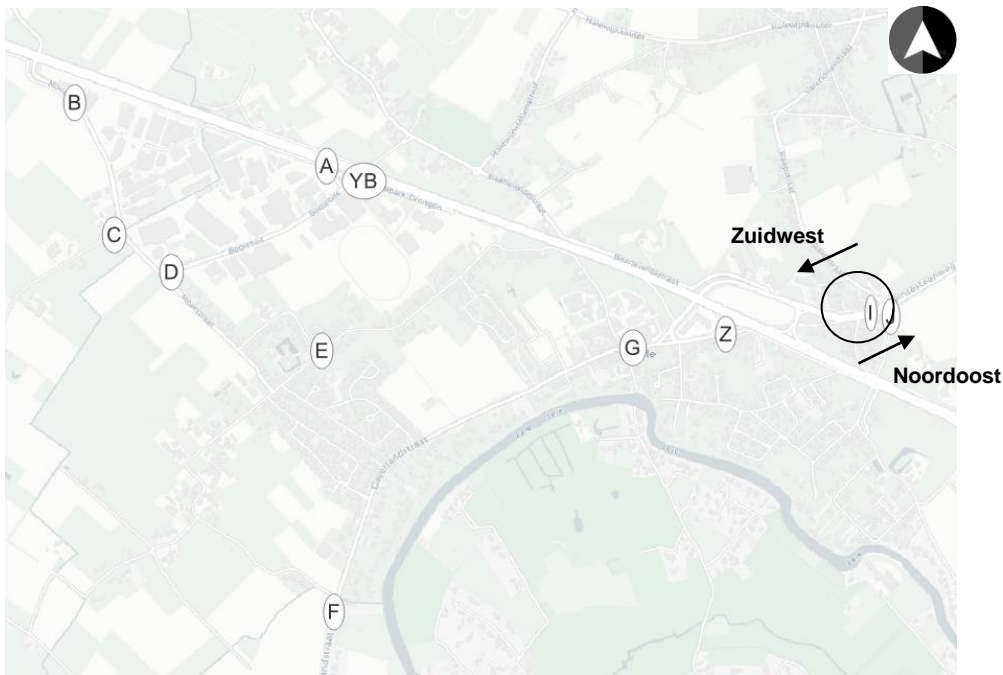
# 3. Slangtellingen

# Overzicht slangtellingen



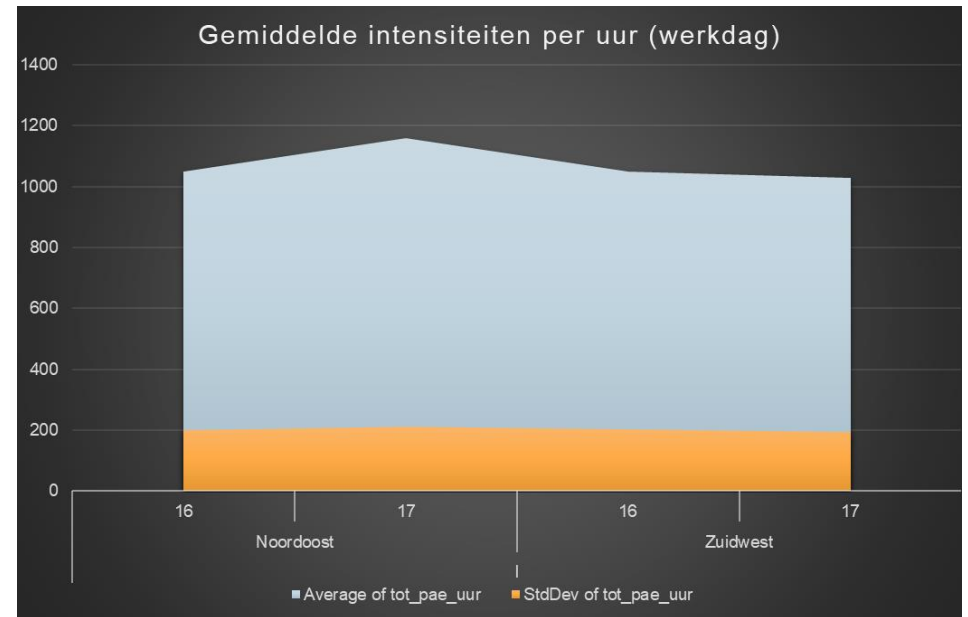
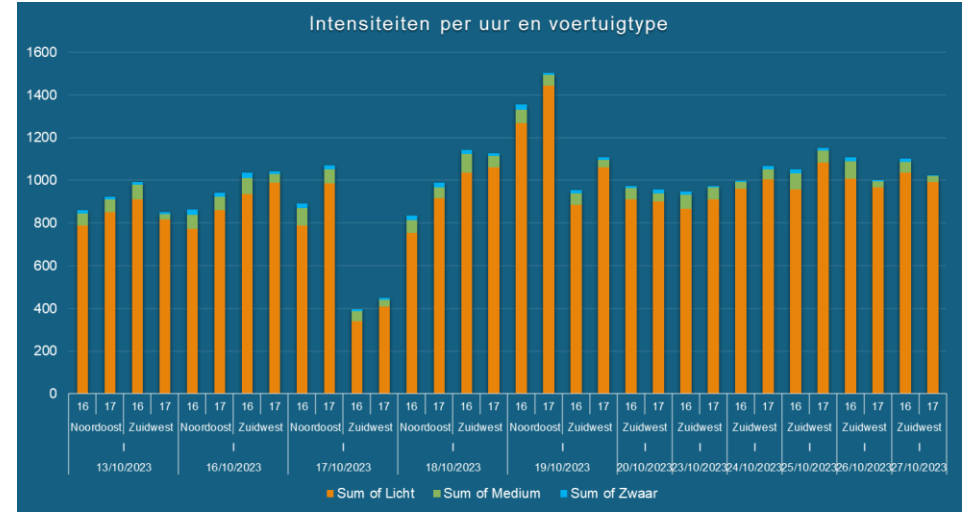
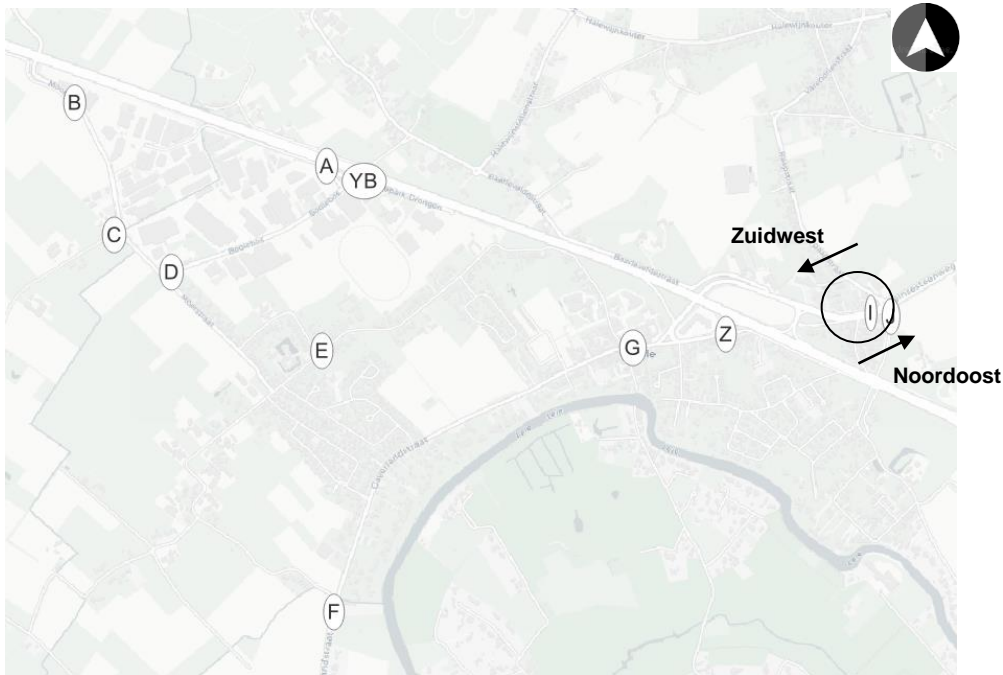
# Slangtellingen Baarle – OSP

- Tellocatie I: N466 thv Raapstraat



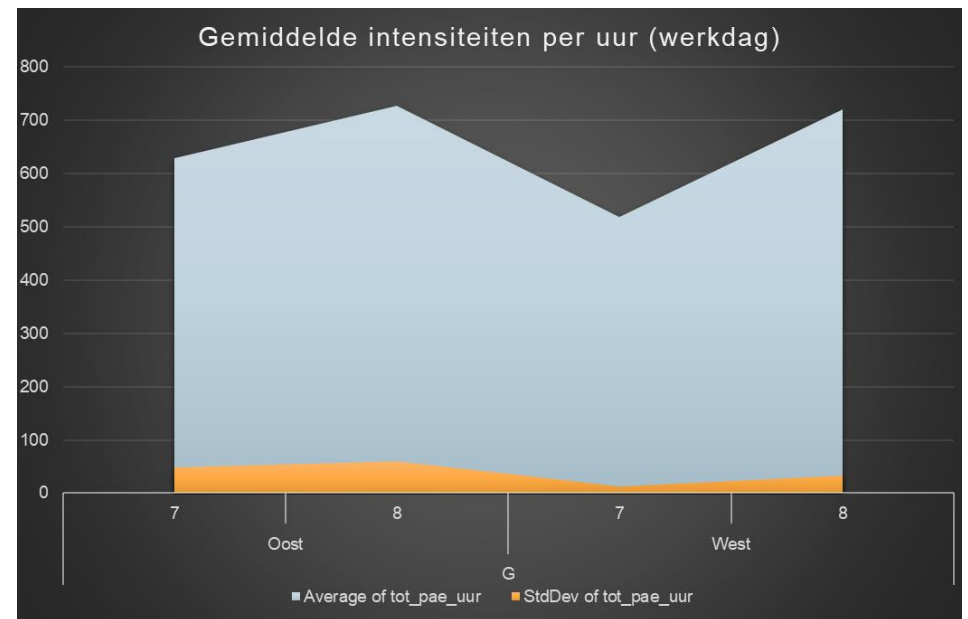
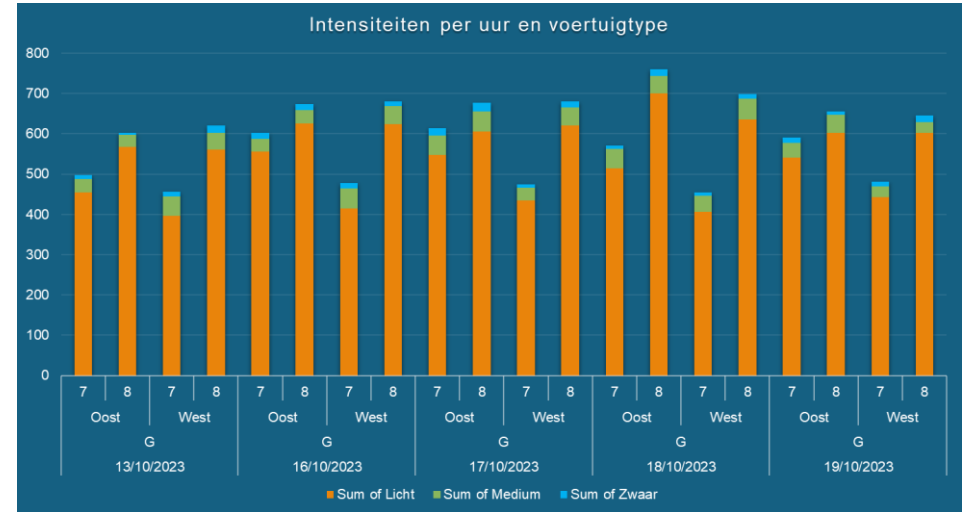
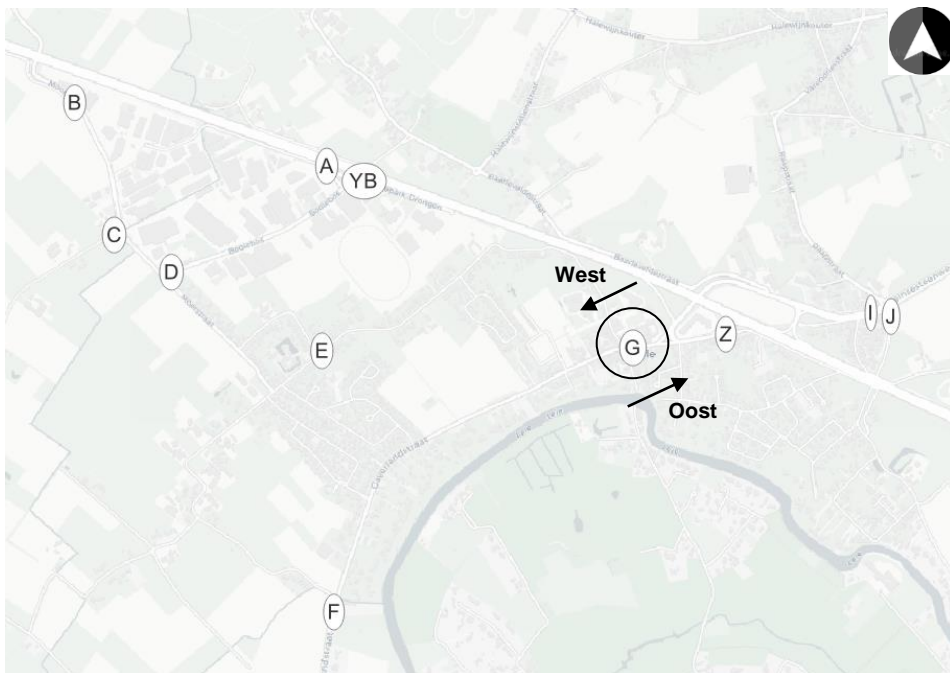
# Slangtellingen Baarle – ASP

- Tellocatie I: N466 thv Raapstraat



# Slangtellingen Baarle – OSP

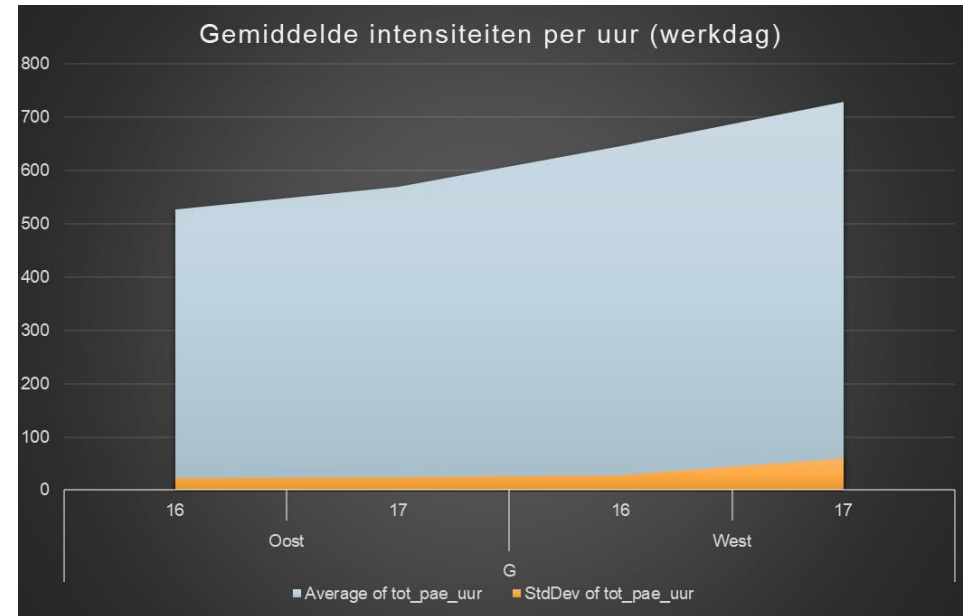
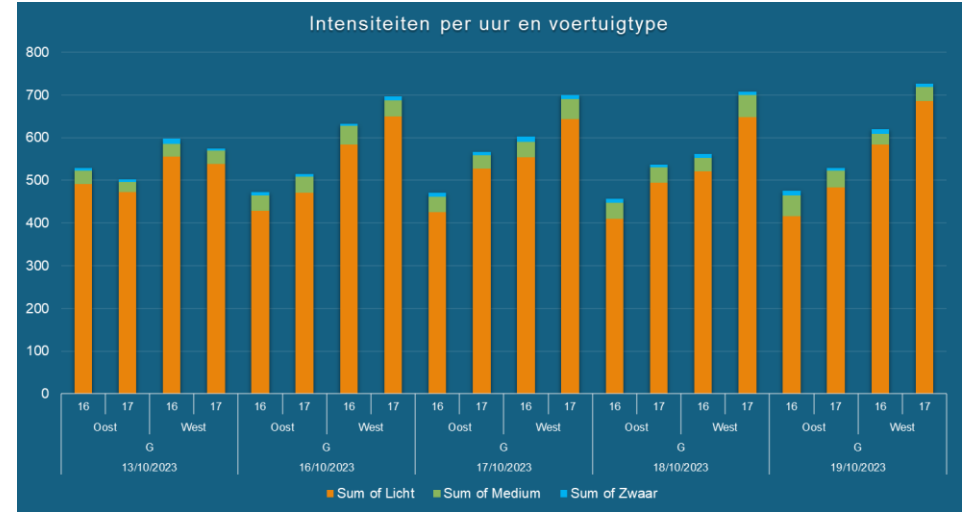
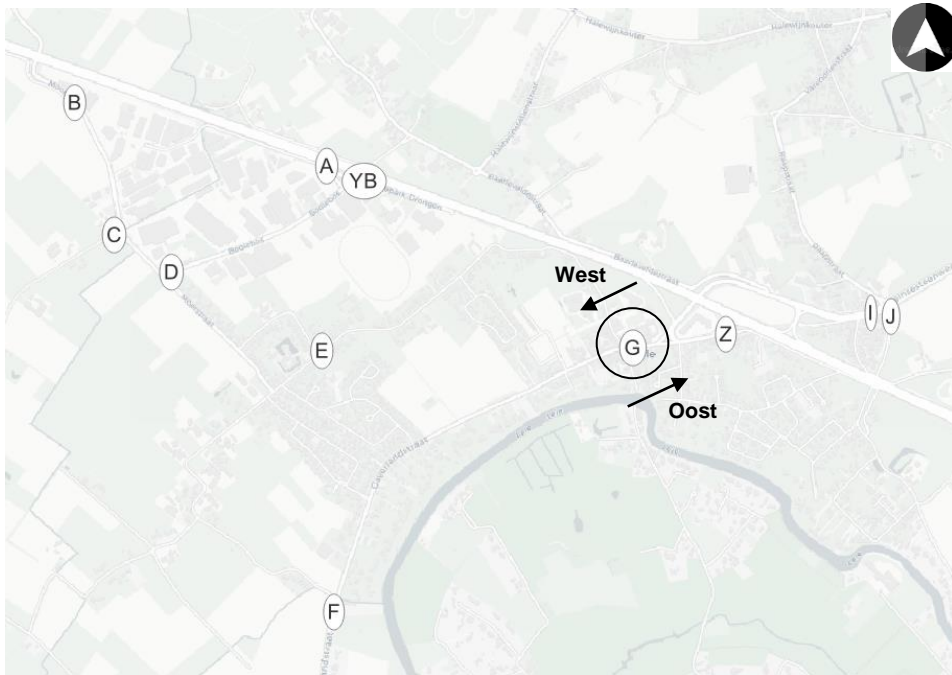
- Tellocatie G: N466 thv centrum



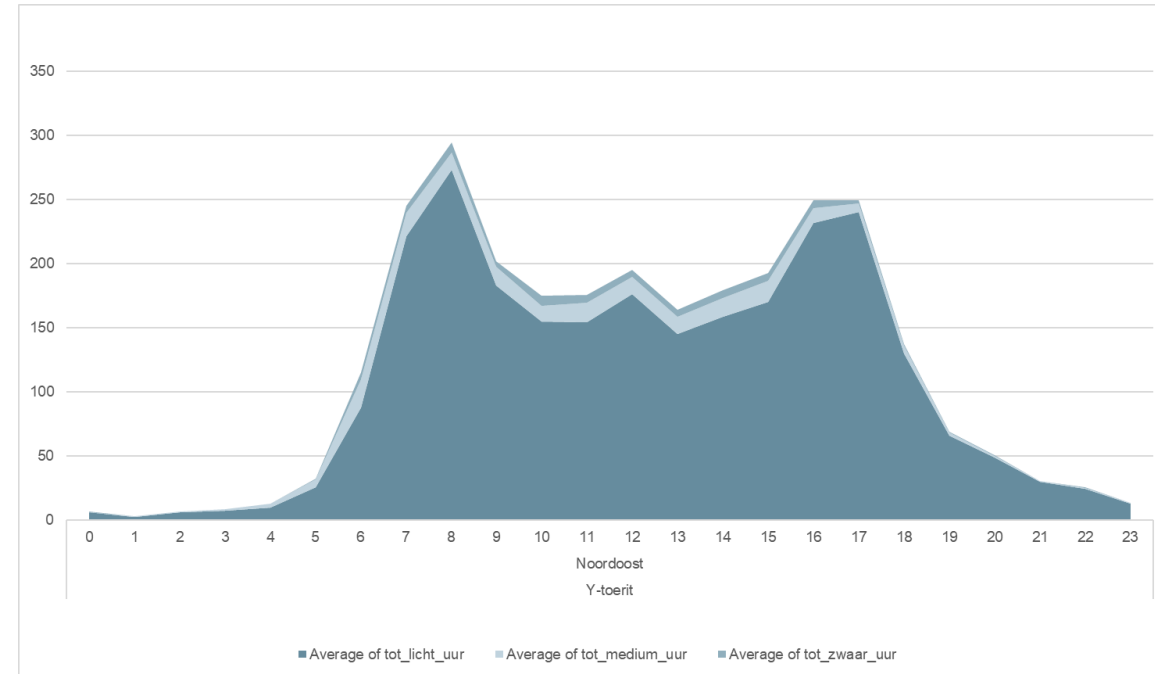
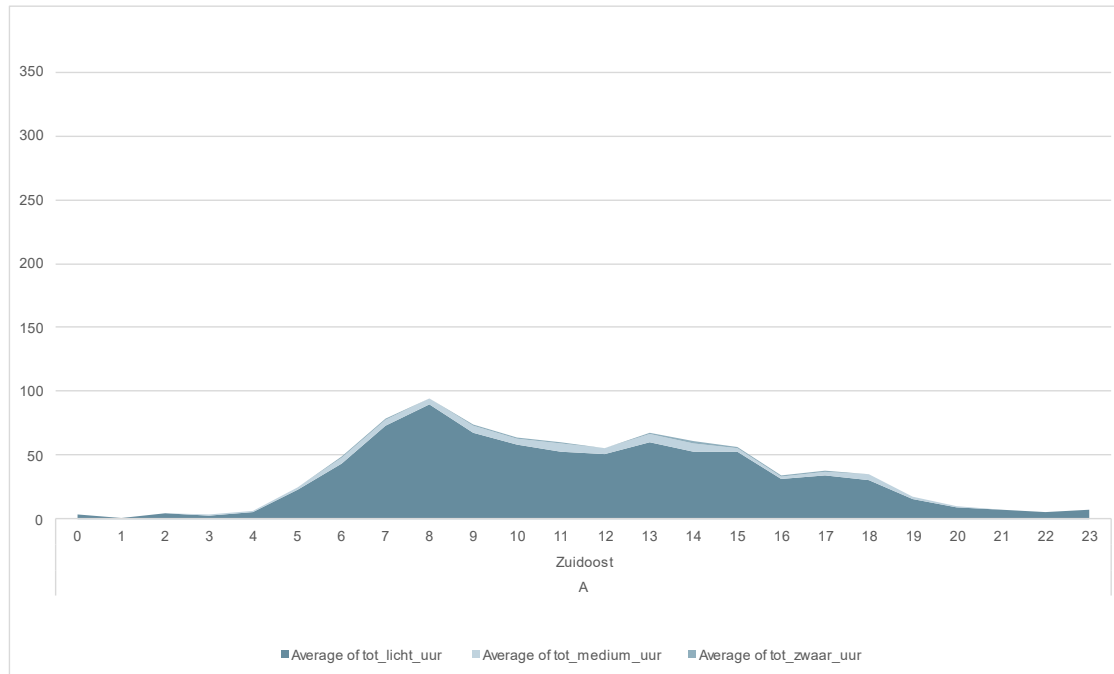


# Slangtellingen Baarle – ASP

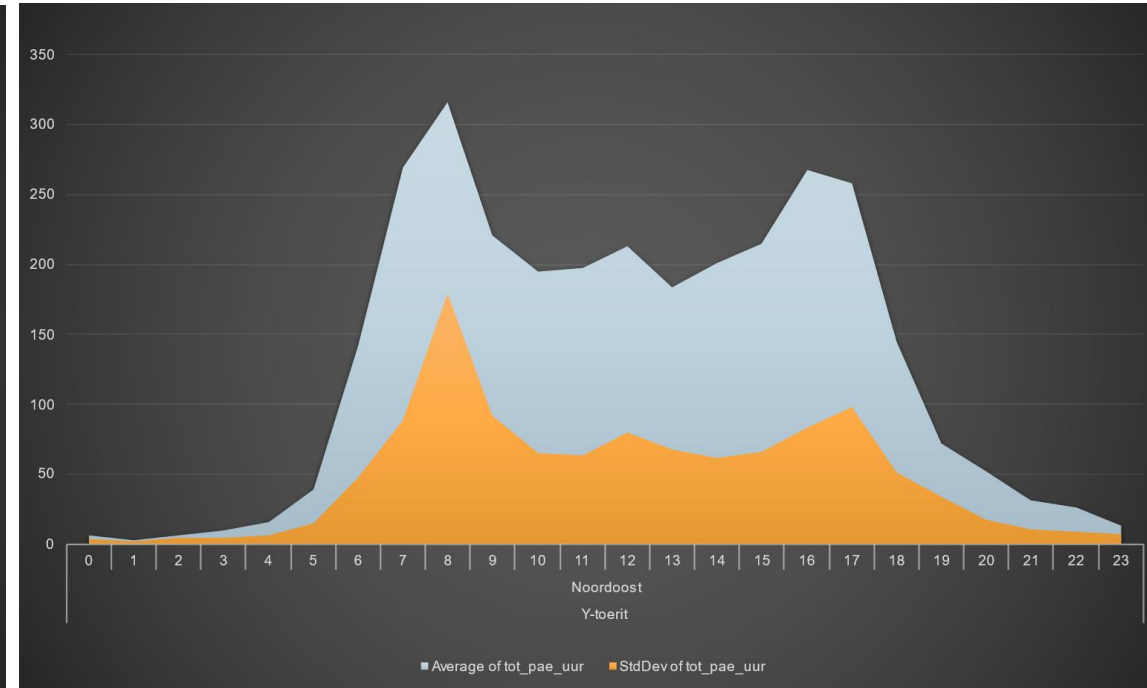
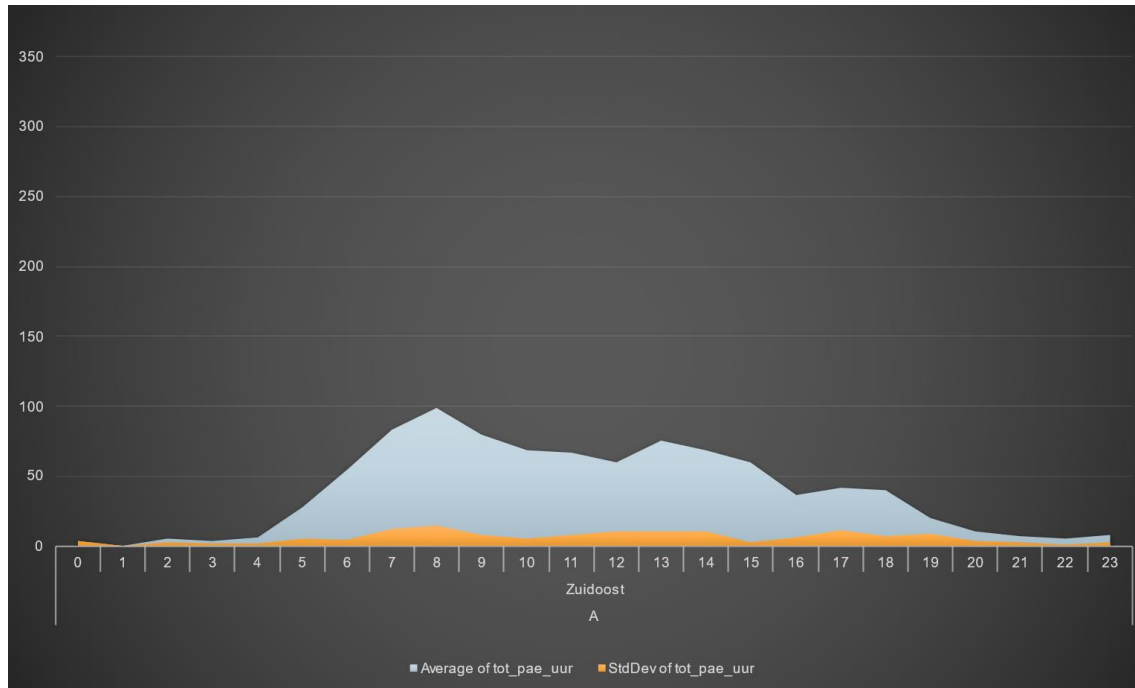
- Tellocatie G: N466 thv centrum



# Tijdelijke op- en afrit E40 – gemiddelde intensiteit

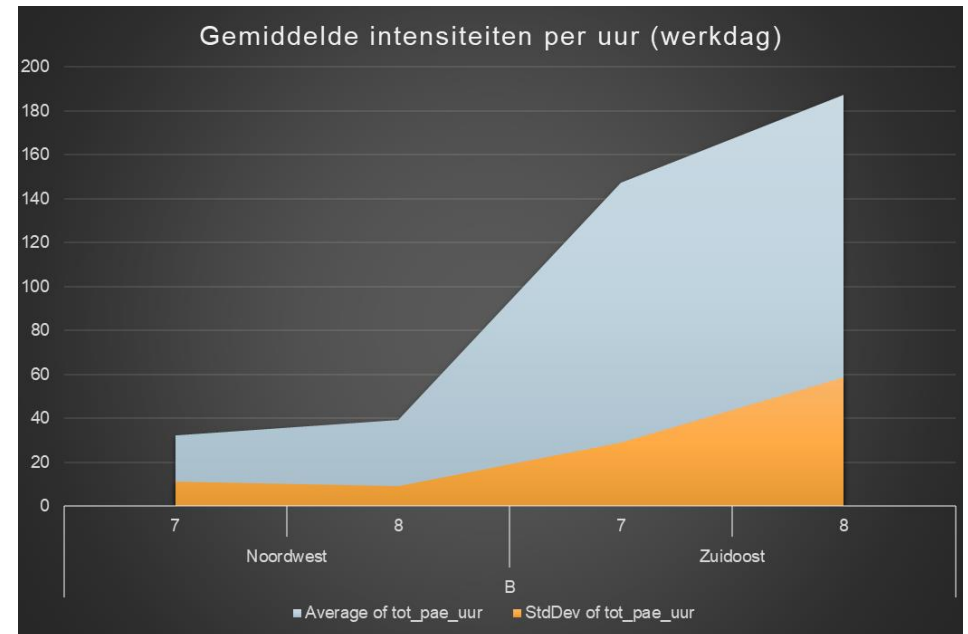
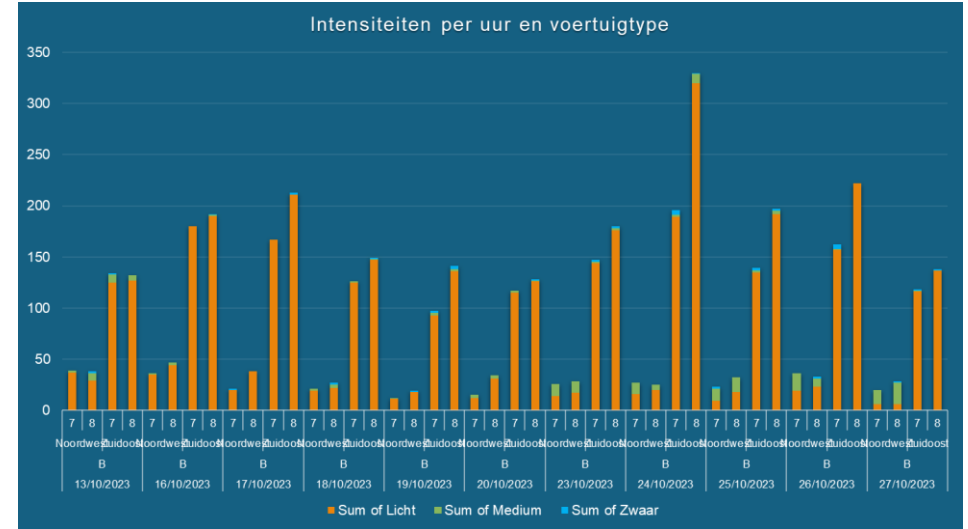
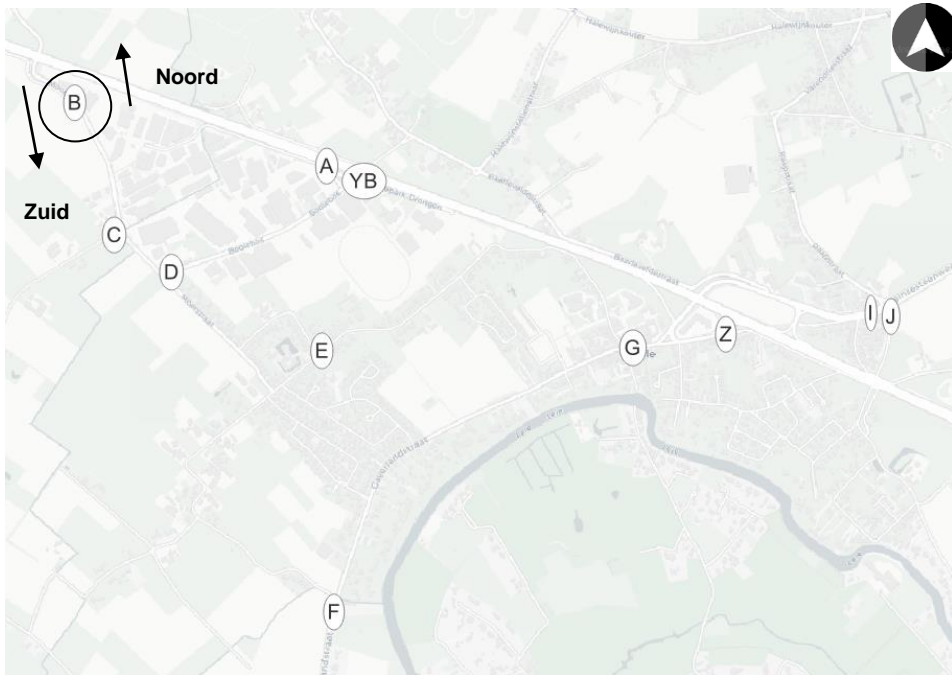


# Tijdelijke op- en afrit E40 – variatie



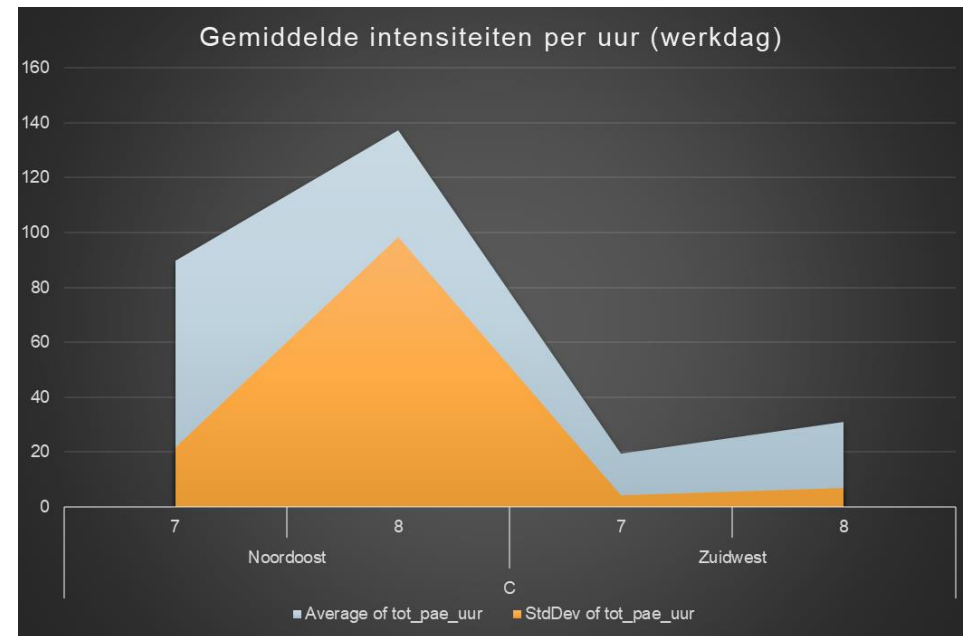
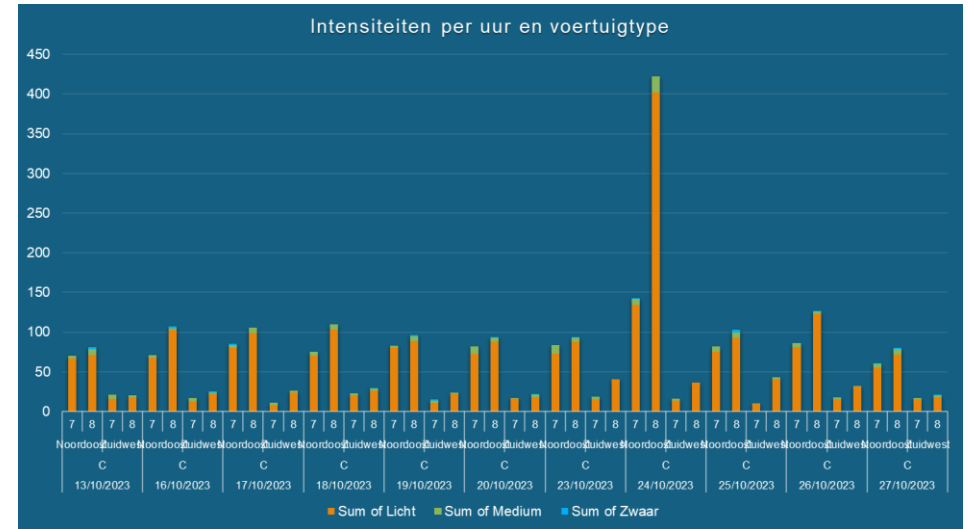
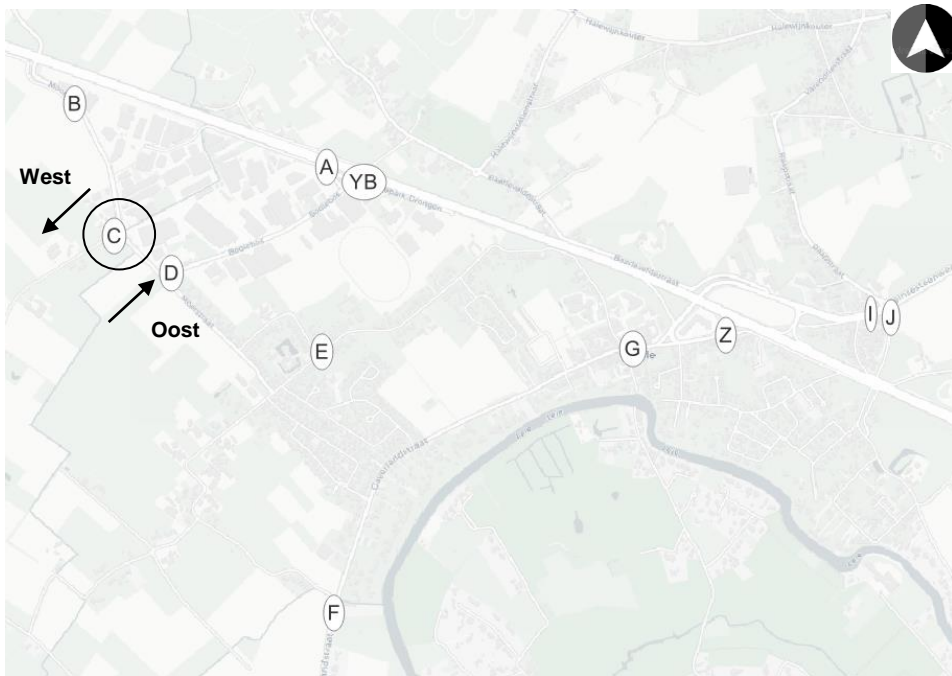
# Slangtellingen Booiebos (B) – OSP

- Tellocatie B: 'toegangspoort' industrieterrein - Moorstraatbrug



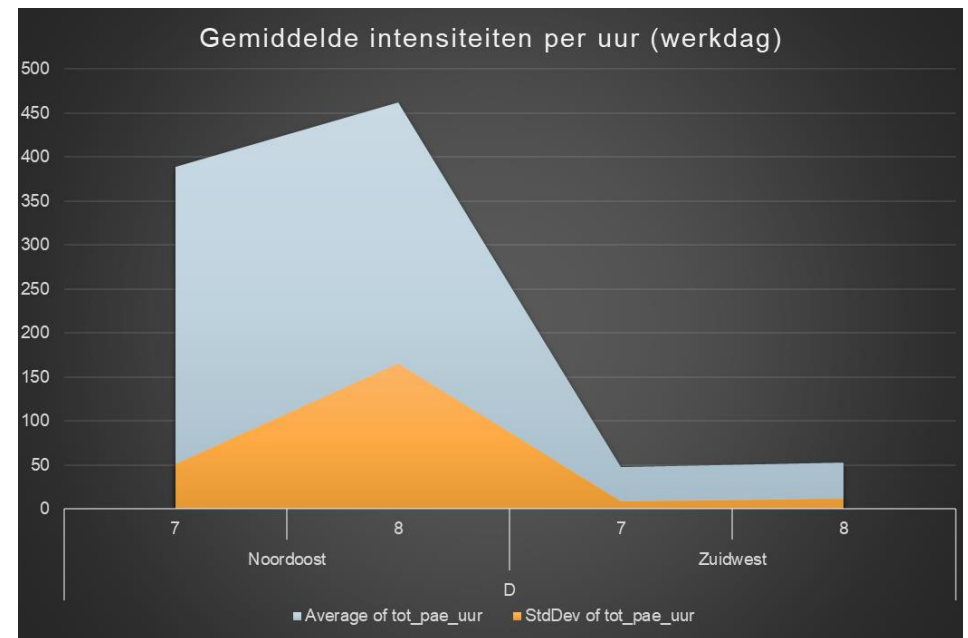
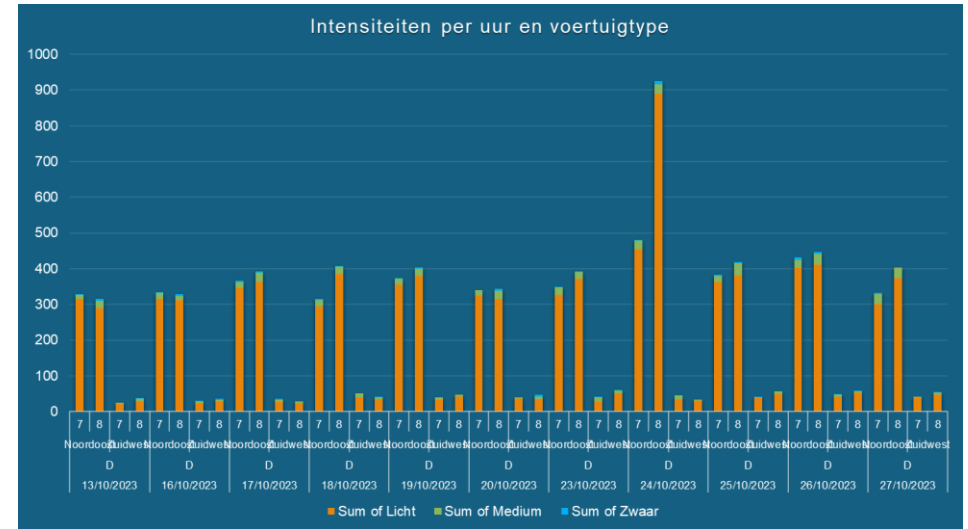
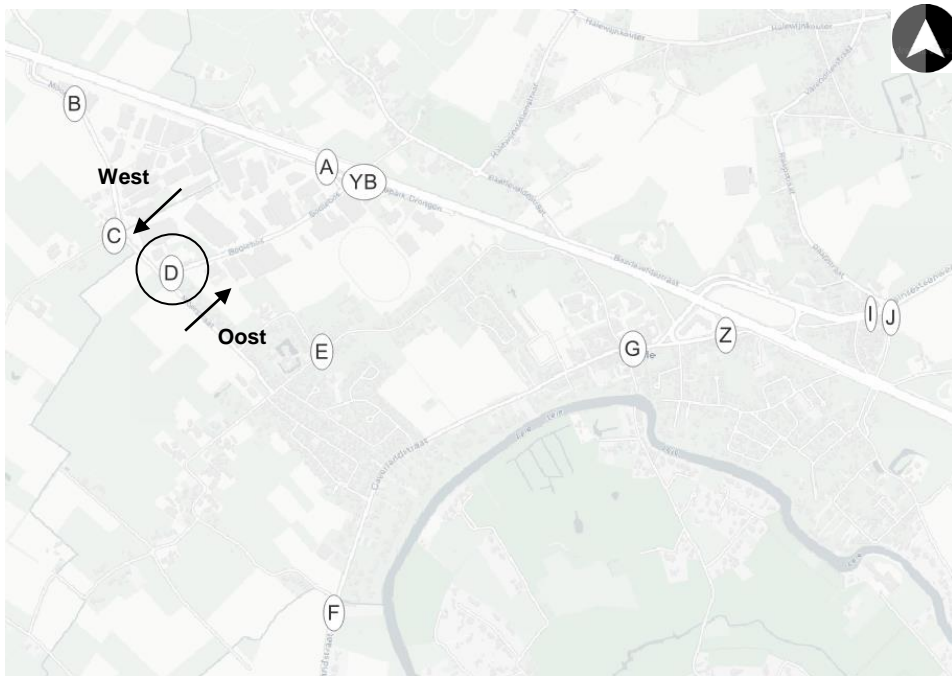
# Slangtellingen Booiebos (C) – OSP

- Tellocatie C: 'toegangspoort' industrieterrein - Moerstraat



# Slangtellingen Booiebos (D) – OSP

- Tellocatie D: 'toegangspoort' industrieterrein - Booiebos

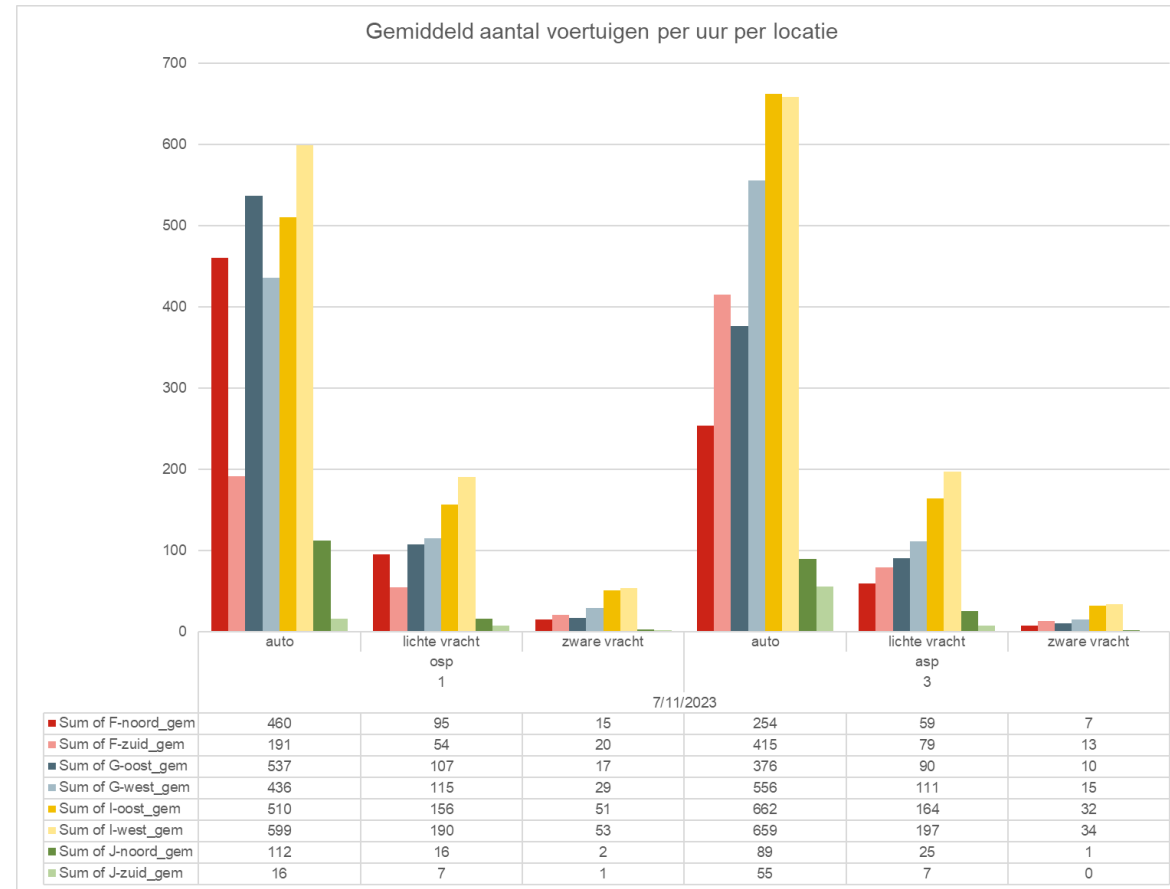


# 4. HB-onderzoek

# HB-onderzoek

- ANPR-gegevens op meerdere locaties
  - 26/10 en 07/11
  - Data verkeersgegevens:
    1. Intensiteiten
    2. Routes
    3. Reistijden
- Uur → dagdeel
- Veel mogelijke routes
  - Maximaal vier checkpoints waargenomen
  - 88 verschillende routes
- Groot aandeel voertuigen die enkel op één plek zijn waargenomen
  - Hiervan zal het merendeel bestemmingsverkeer betreffen
    - Korte stop
    - Lange stop
- Focus op enkele relaties

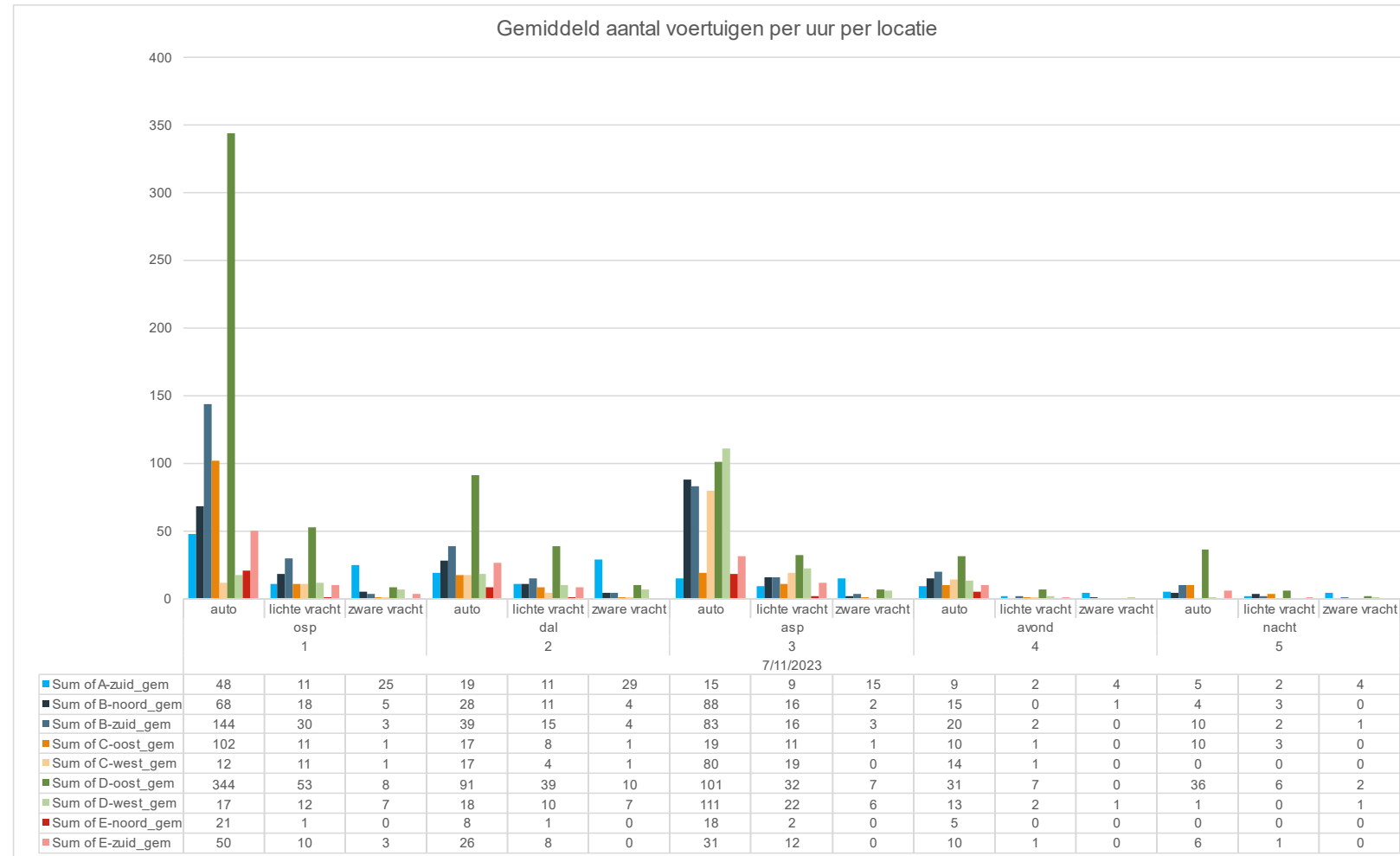
| uur | dagdeel |
|-----|---------|
| 0   | nacht   |
| 1   | nacht   |
| 2   | nacht   |
| 3   | nacht   |
| 4   | nacht   |
| 5   | nacht   |
| 6   | nacht   |
| 7   | osp     |
| 8   | osp     |
| 9   | dal     |
| 10  | dal     |
| 11  | dal     |
| 12  | dal     |
| 13  | dal     |
| 14  | dal     |
| 15  | dal     |
| 16  | asp     |
| 17  | asp     |
| 18  | avond   |
| 19  | avond   |
| 20  | avond   |
| 21  | avond   |
| 22  | avond   |
| 23  | avond   |





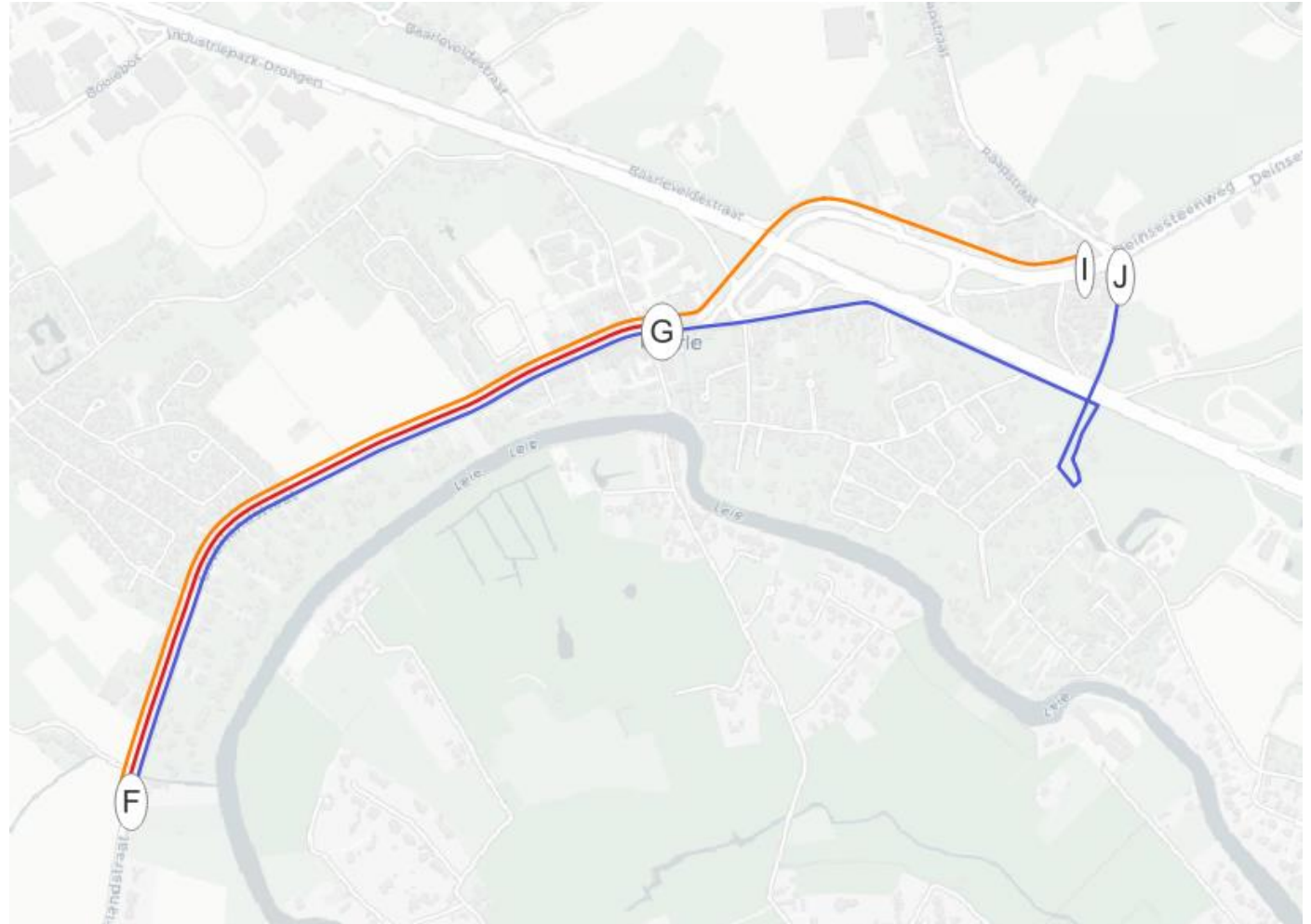
# HB-onderzoek

- Locaties industrieterrein Booiebos
    - Pieken in ochtenspits
      - B-zuid, C-oost en D-oost
- Toegangspoorten



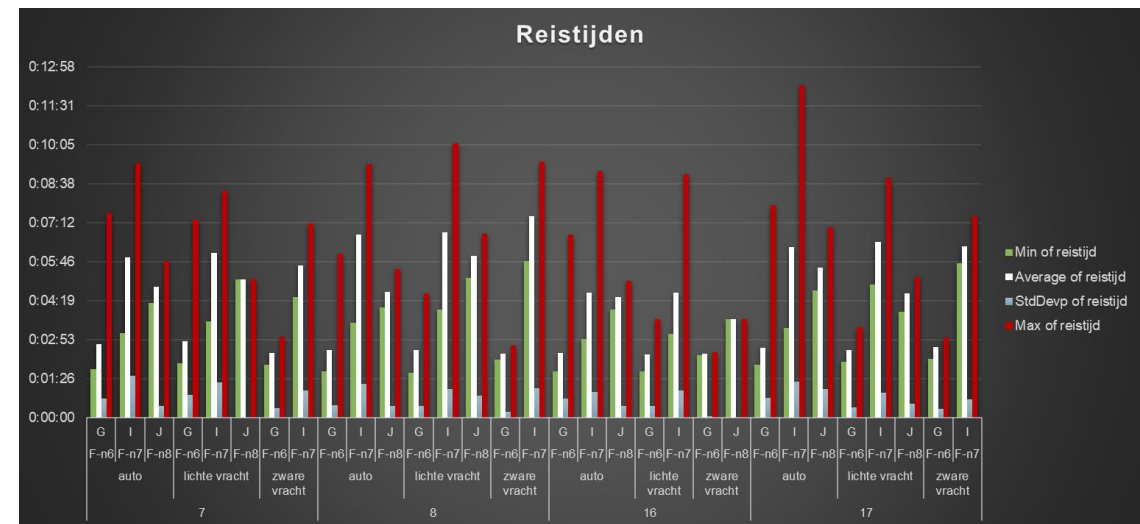
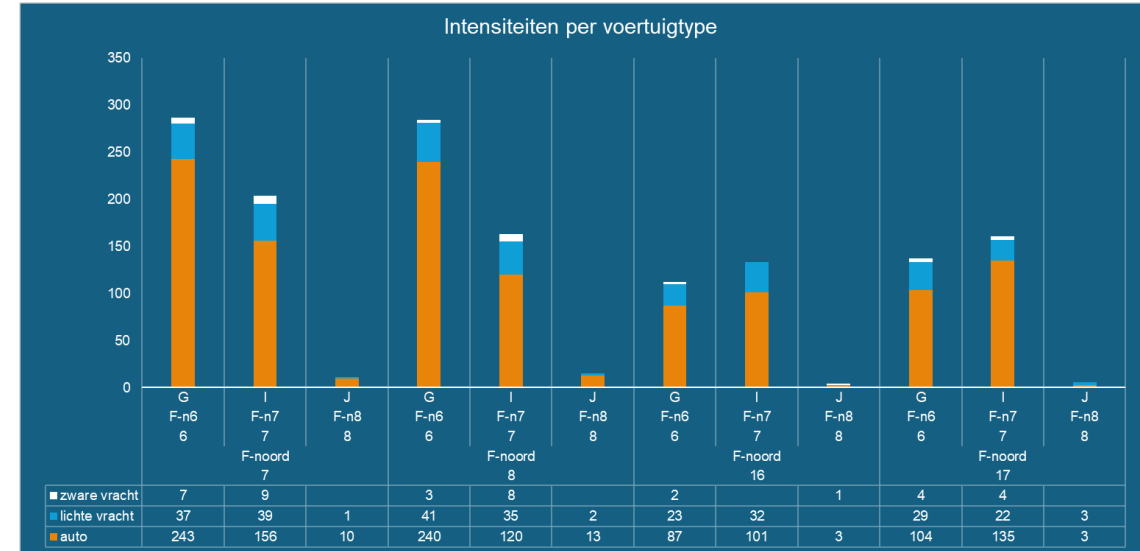
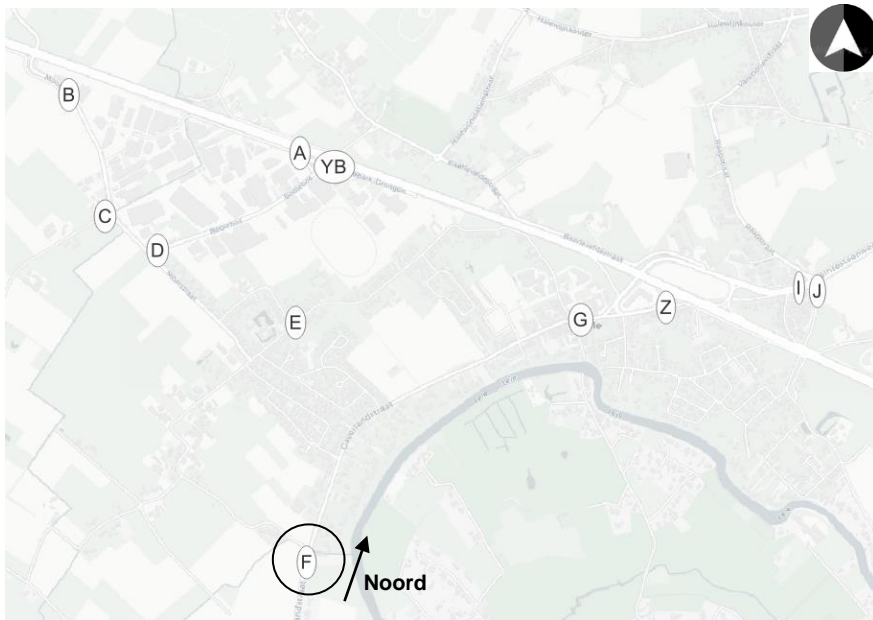
# HB-onderzoek

- Corridor N466
- Verschillende locaties:
  - F = ten zuiden van kern Baarle
  - G = centrum Baarle
  - I = ten noorden van Baarle
  - J = route langs Solvynsbrug



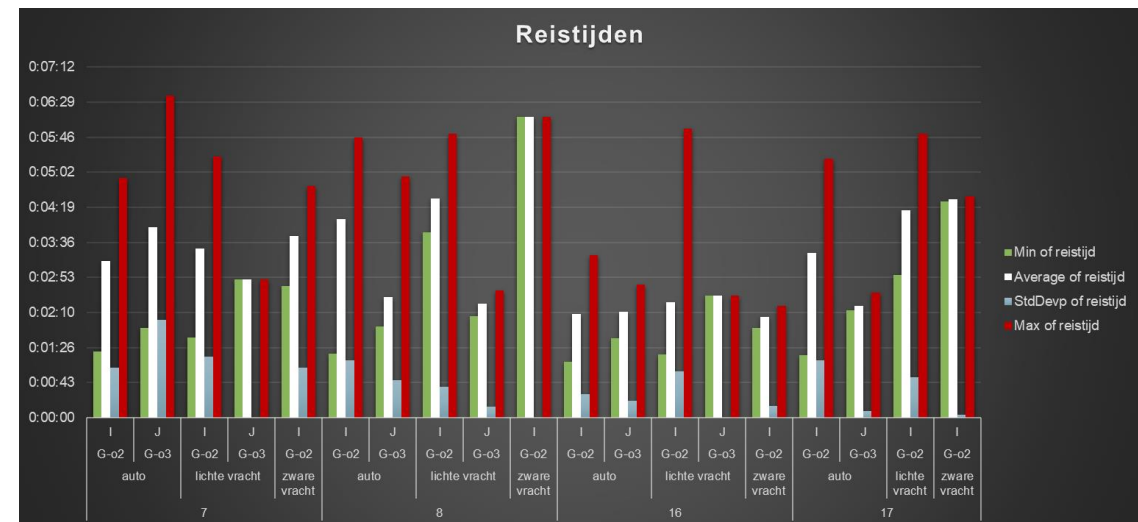
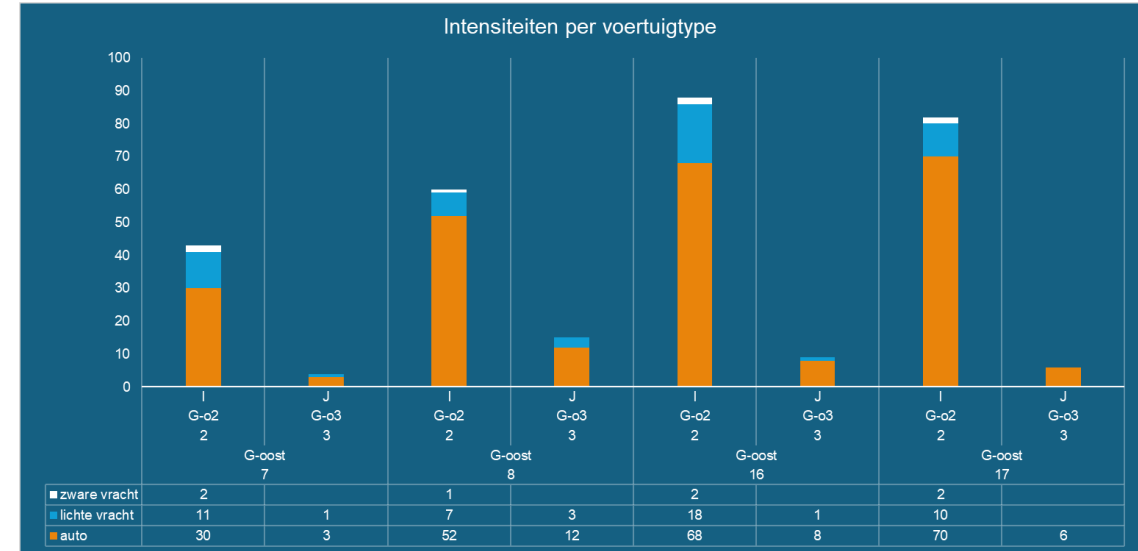
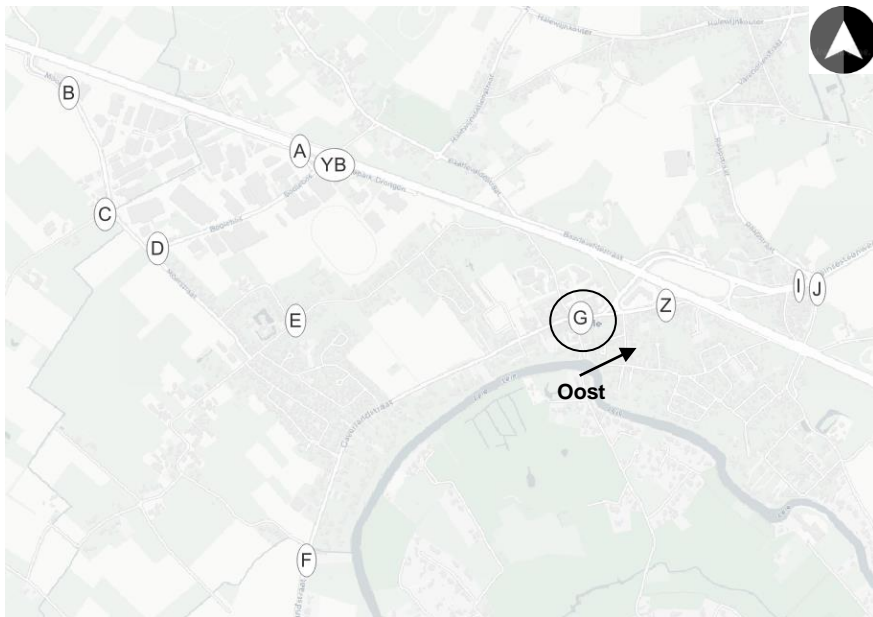
# HB-onderzoek N466

- Telloctatie F: N466 ten zuiden van Baarle
- Van zuiden N466 verkeer vooral over hoofdinfrastructuur
  - Sluiproute wordt gebruikt
  - Reistijden zijn concurrentieel



# HB-onderzoek N466

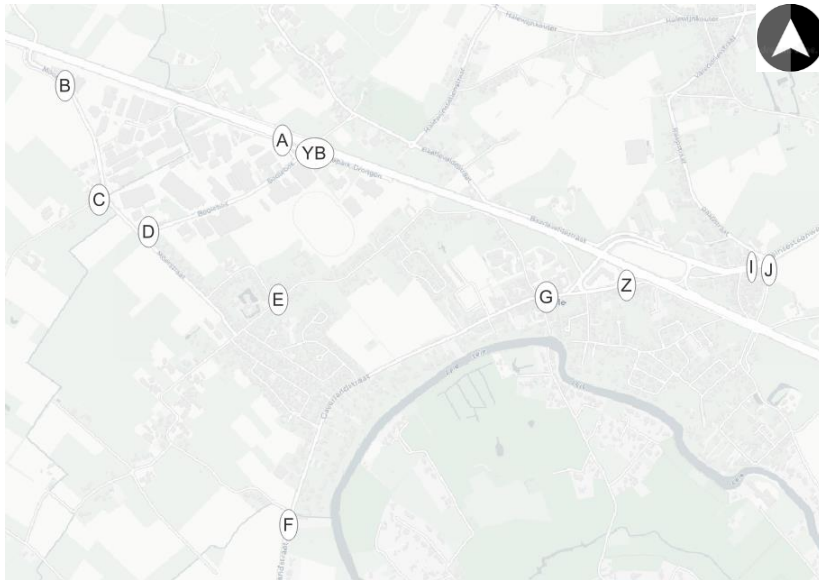
- Telloctie G: N466 centrum Baarle
- Van centrum Baarle verkeer vooral over hoofdinfrastructuur
  - Sluiproute wordt gebruikt
  - Reistijden zijn concurrentieel
- Lagere stromen
  - Verkeer van verder afkomstig





# HB-onderzoek – tabellen reistijden

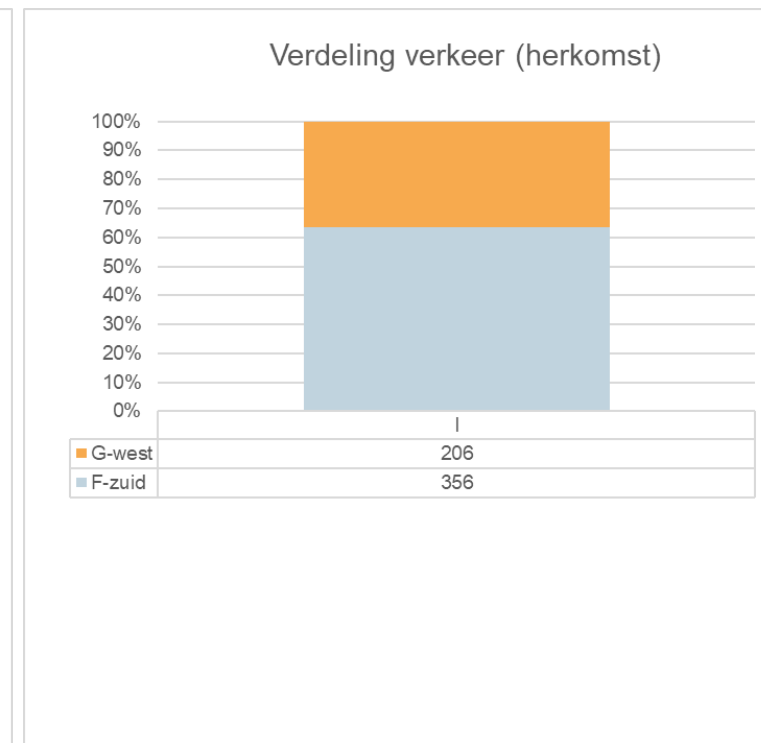
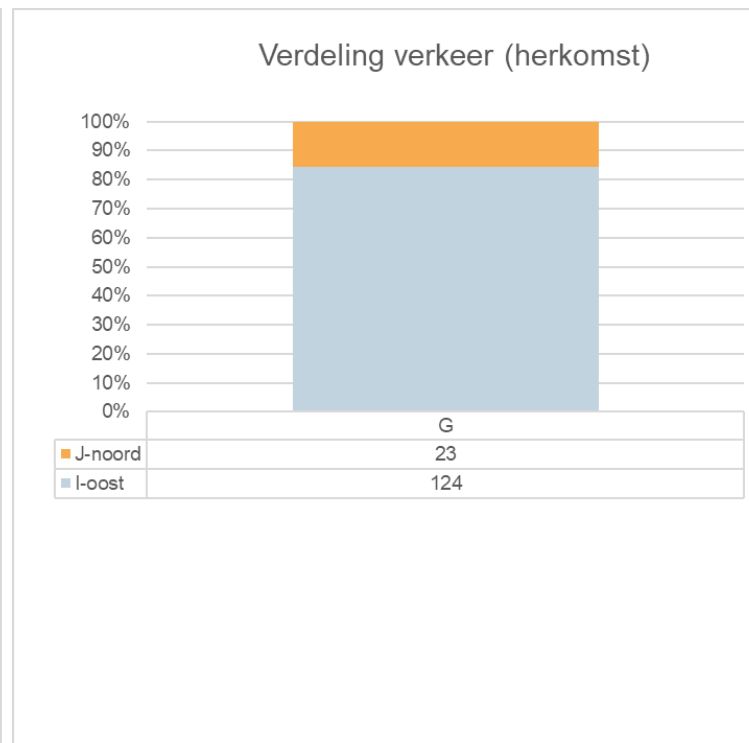
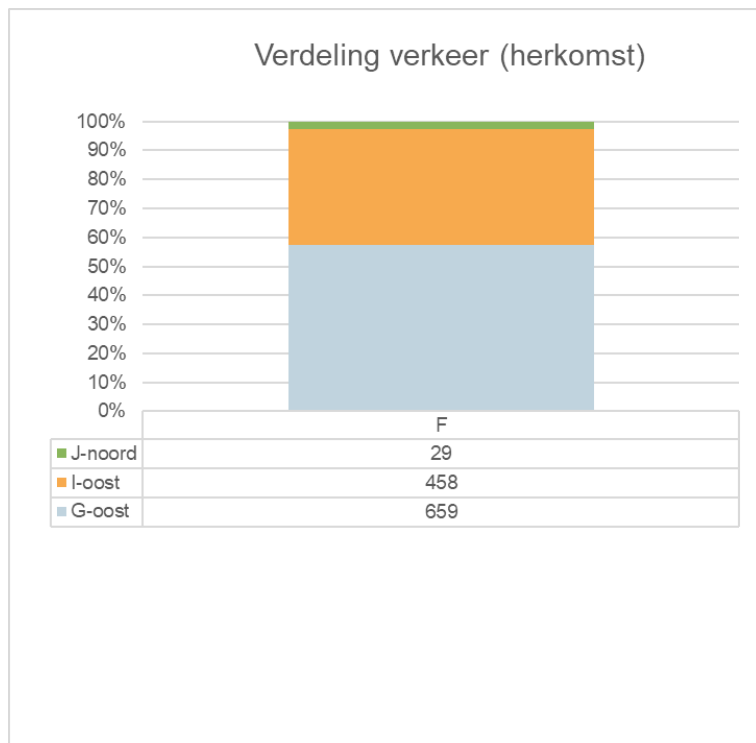
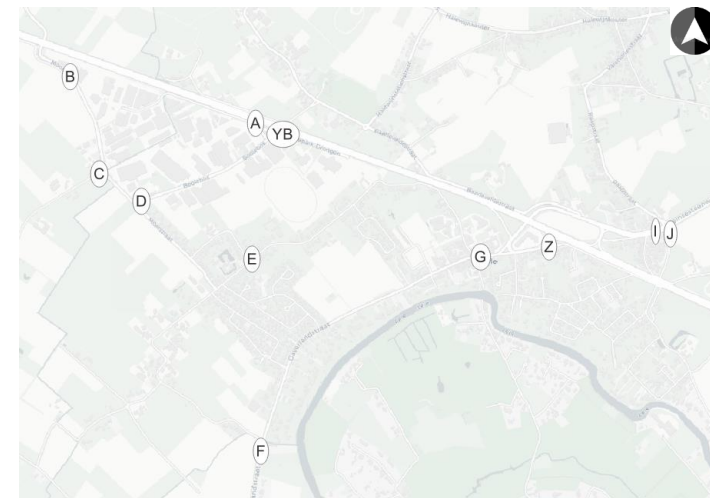
- Doorgaande route duidelijk verschillend op vlak van reistijd
- Sluiproute langs Solvynsdreef heeft lagere reistijden
  - Opmerking: gemiddelde op basis van minder aantal voertuigen



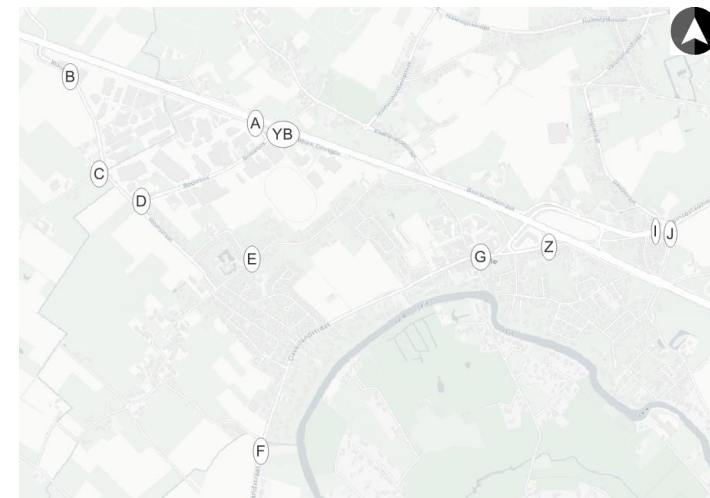
| Uur                | Van        | Naar   | Average of reistijd | Max of reistijd |
|--------------------|------------|--------|---------------------|-----------------|
|                    | 7 F-noord  | I-oost | 0:05:55             | 0:09:24         |
|                    | I-west     | F-zuid | 0:04:05             | 0:05:29         |
|                    | 8 F-noord  | I-oost | 0:06:45             | 0:09:22         |
|                    | I-west     | F-zuid | 0:04:24             | 0:10:18         |
|                    | 16 F-noord | I-oost | 0:04:36             | 0:09:07         |
|                    | I-west     | F-zuid | 0:04:02             | 0:09:12         |
|                    | 17 F-noord | I-oost | 0:06:18             | 0:12:17         |
|                    | I-west     | F-zuid | 0:04:46             | 0:09:08         |
| <b>Grand Total</b> |            |        | <b>0:05:06</b>      | <b>0:12:17</b>  |

| Uur                | Van        | Naar    | Average of reistijd | Max of reistijd |
|--------------------|------------|---------|---------------------|-----------------|
|                    | 7 F-noord  | I-oost  | 0:05:55             | 0:09:24         |
|                    |            | J-noord | 0:04:49             | 0:05:48         |
|                    | 8 F-noord  | I-oost  | 0:06:45             | 0:09:22         |
|                    |            | J-noord | 0:04:39             | 0:05:29         |
|                    | 16 F-noord | I-oost  | 0:04:36             | 0:09:07         |
|                    |            | J-noord | 0:04:28             | 0:05:03         |
|                    | 17 F-noord | I-oost  | 0:06:18             | 0:12:17         |
|                    |            | J-noord | 0:05:33             | 0:07:03         |
| <b>Grand Total</b> |            |         | <b>0:05:54</b>      | <b>0:12:17</b>  |

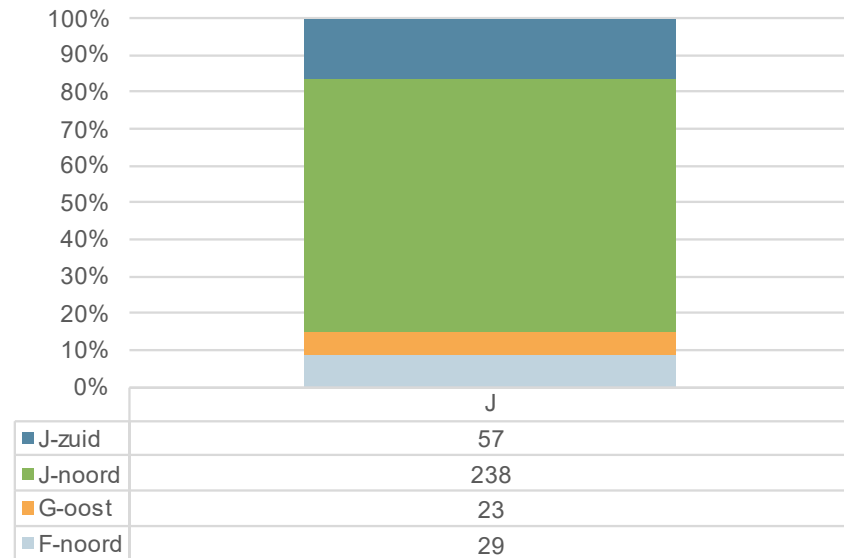
# HB-onderzoek: verdeling verkeer N466



# HB-onderzoek: verdeling verkeer N466



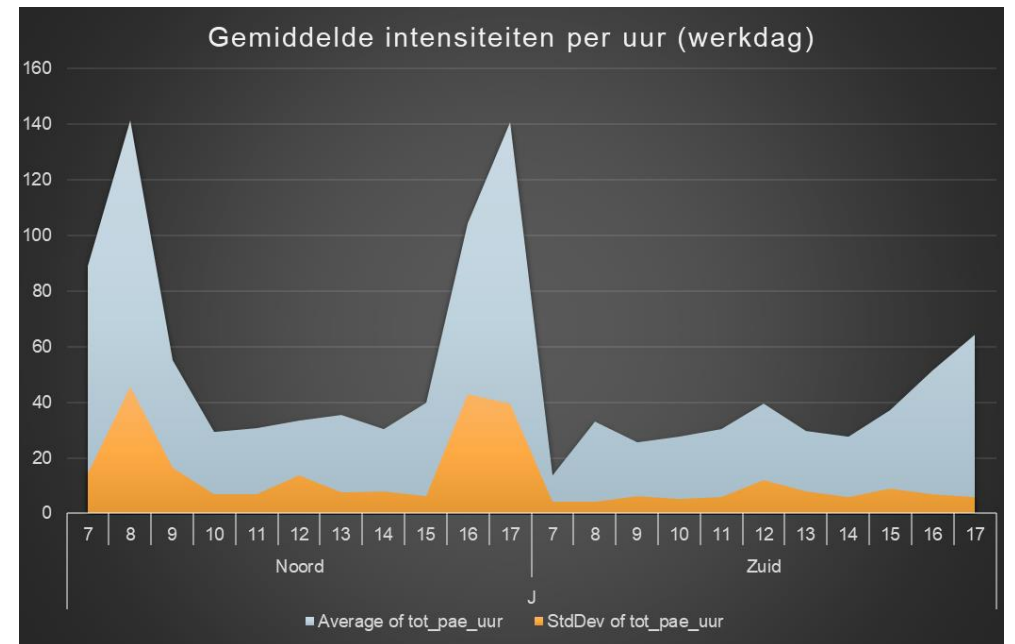
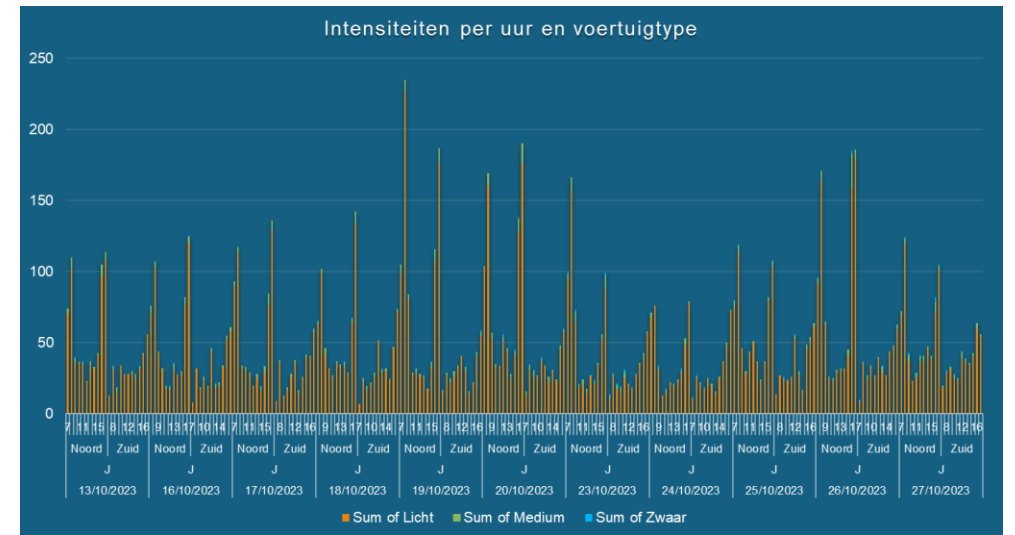
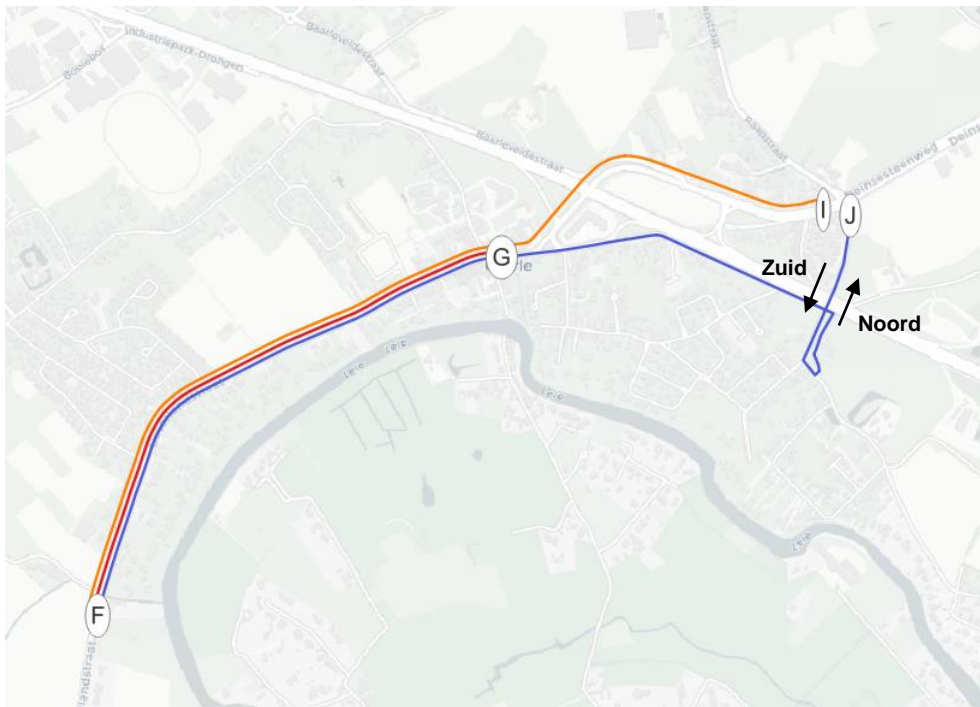
Verdeling verkeer (bestemming)





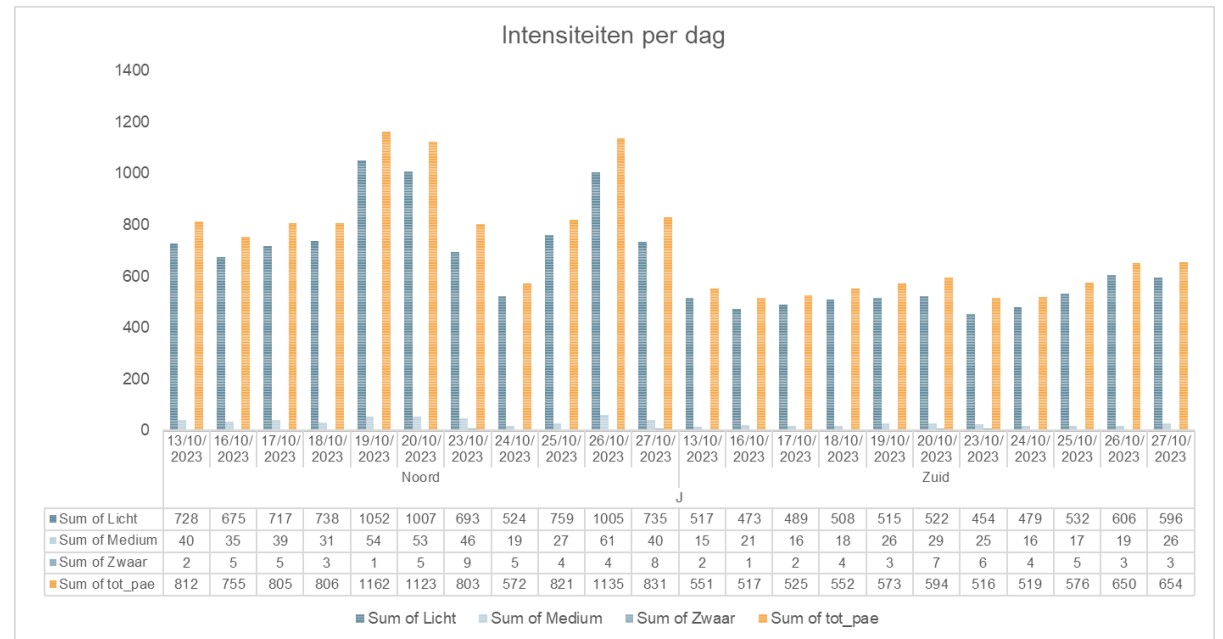
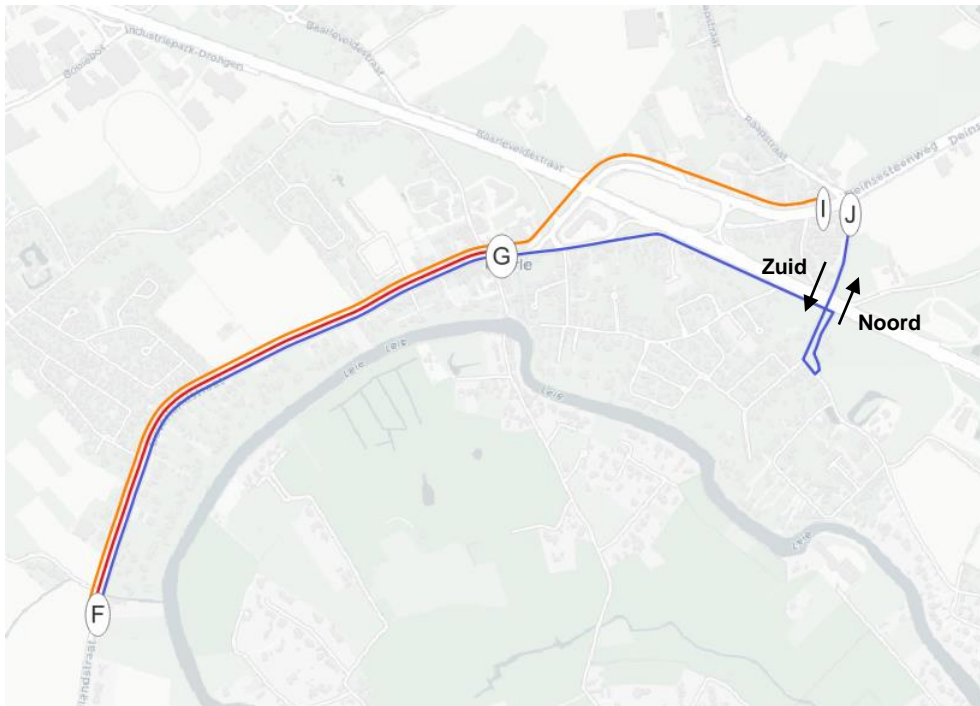
# Sluiproute Solvynsbrug

- Duidelijke toename verkeer op spitsmomenten
  - Vooral richting Drogenen
  - Aanwezigheid lichte vracht tijdens spitsmomenten



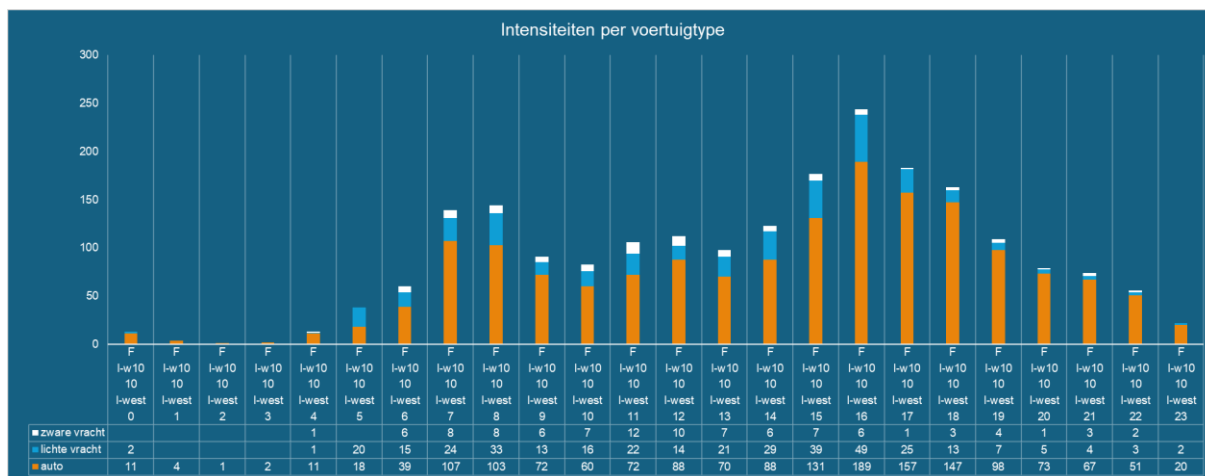
# Sluiproute Solvynsbrug

- Duidelijke toename verkeer op spitsmomenten
  - Vooral richting Drongen
  - Aanwezigheid lichte vracht tijdens spitsmomenten

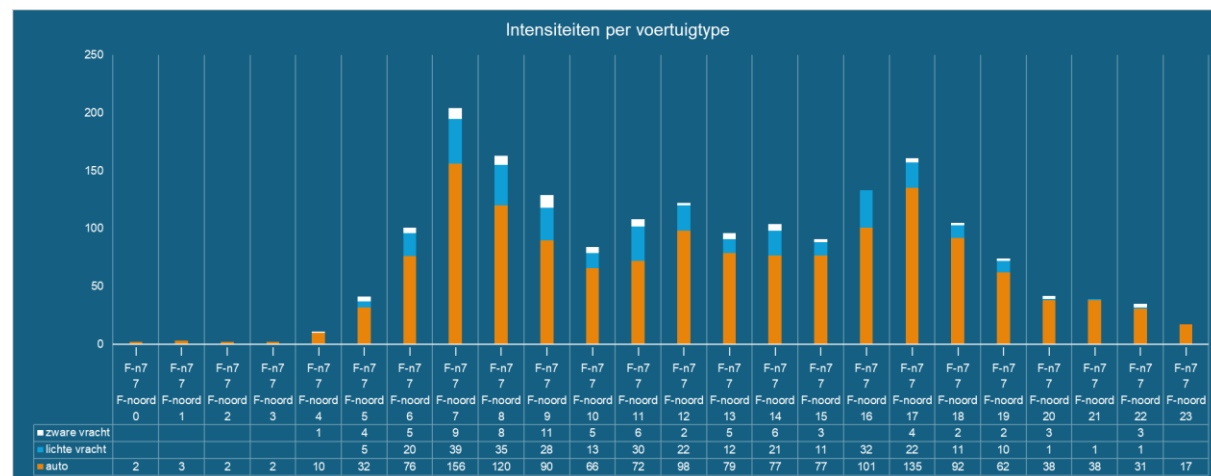


# HB-onderzoek: doorgaand vrachtverkeer N466

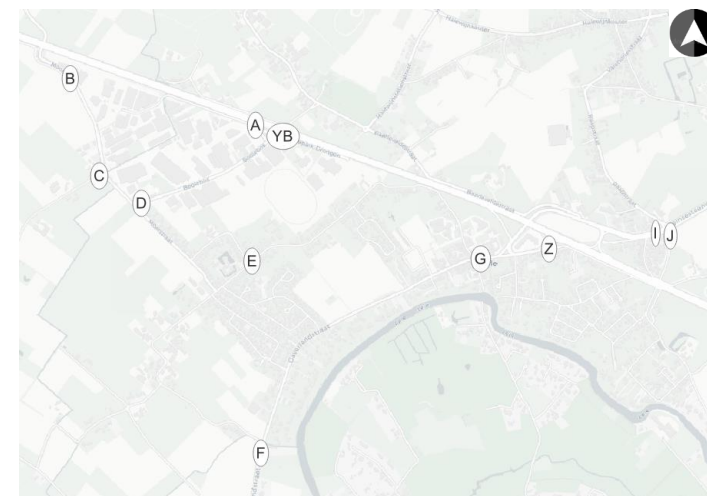
Noord-zuid



Zuid-noord

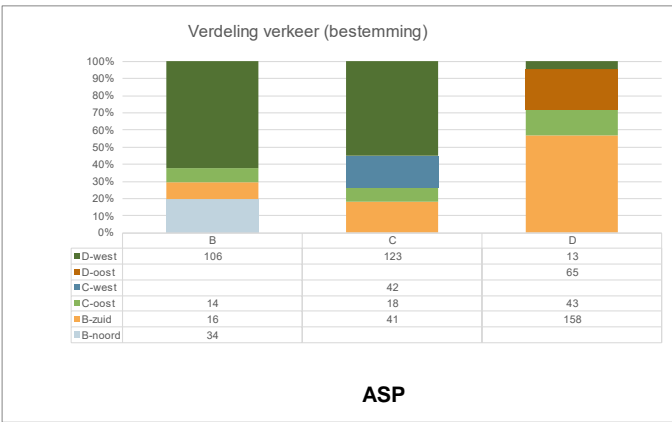
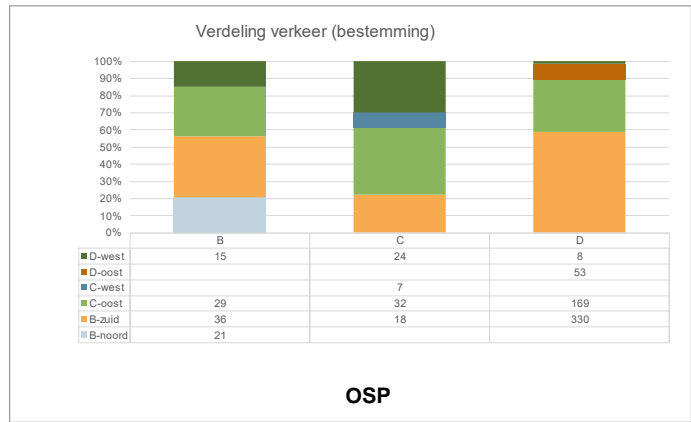
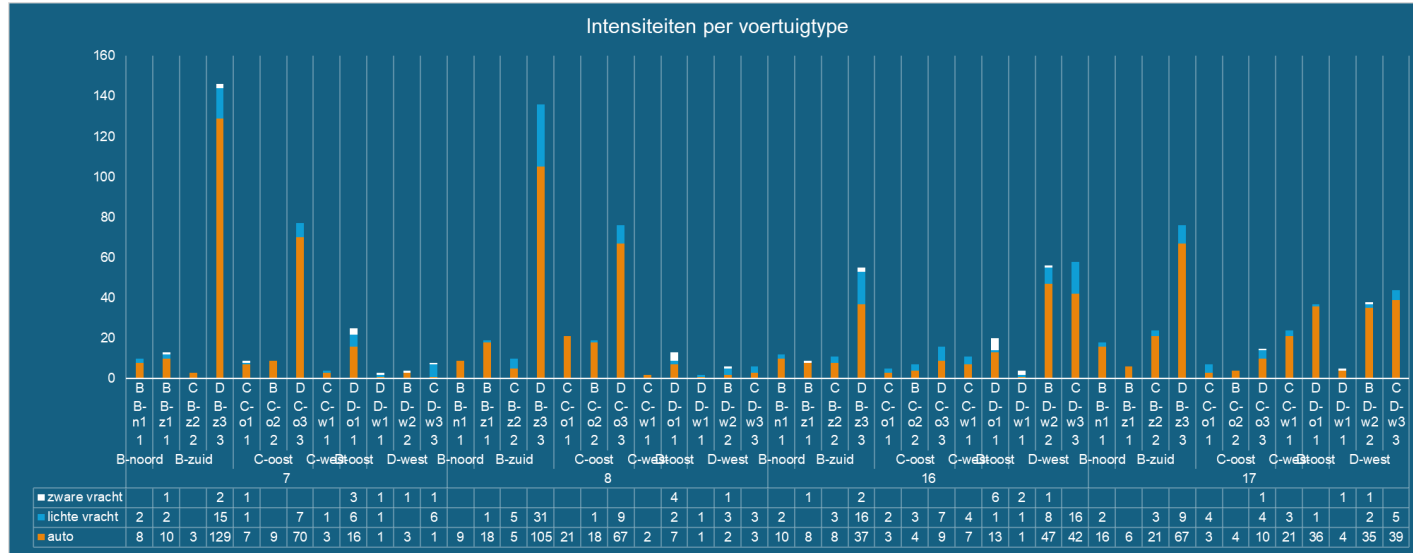
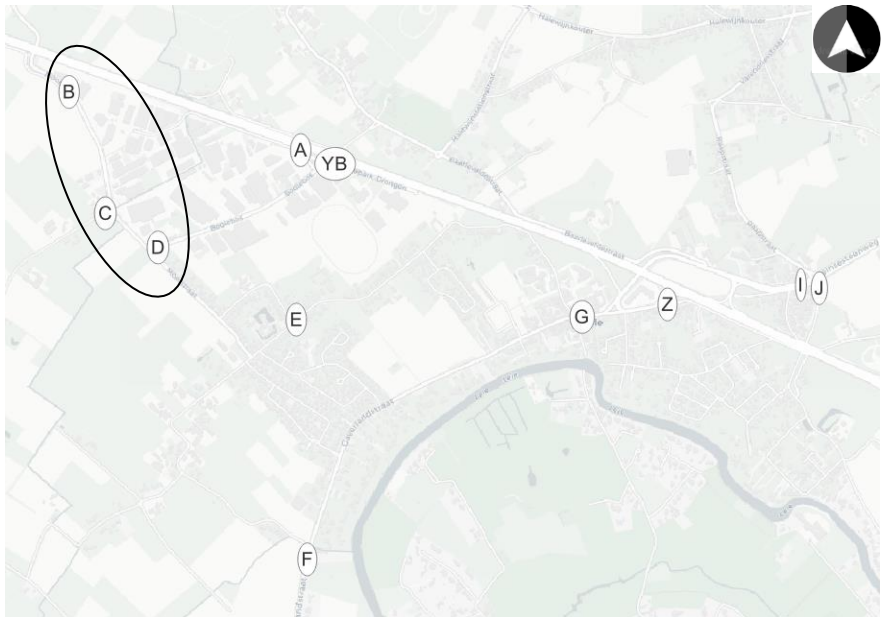


| Van           | Naar   | auto        | lichte vracht | zware vracht | Totaal      |
|---------------|--------|-------------|---------------|--------------|-------------|
| F-noord       | I-oost | 1476        | 314           | 79           | 1869        |
| I-west        | F-zuid | 1679        | 357           | 98           | 2134        |
| <b>Totaal</b> |        | <b>3155</b> | <b>671</b>    | <b>177</b>   | <b>4003</b> |



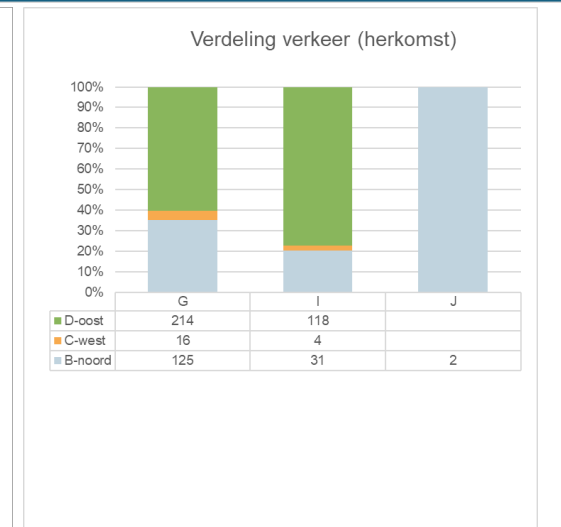
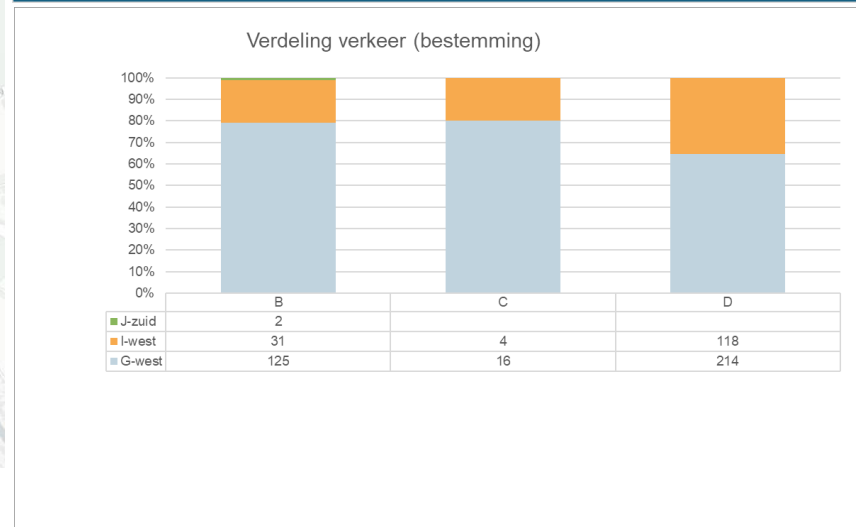
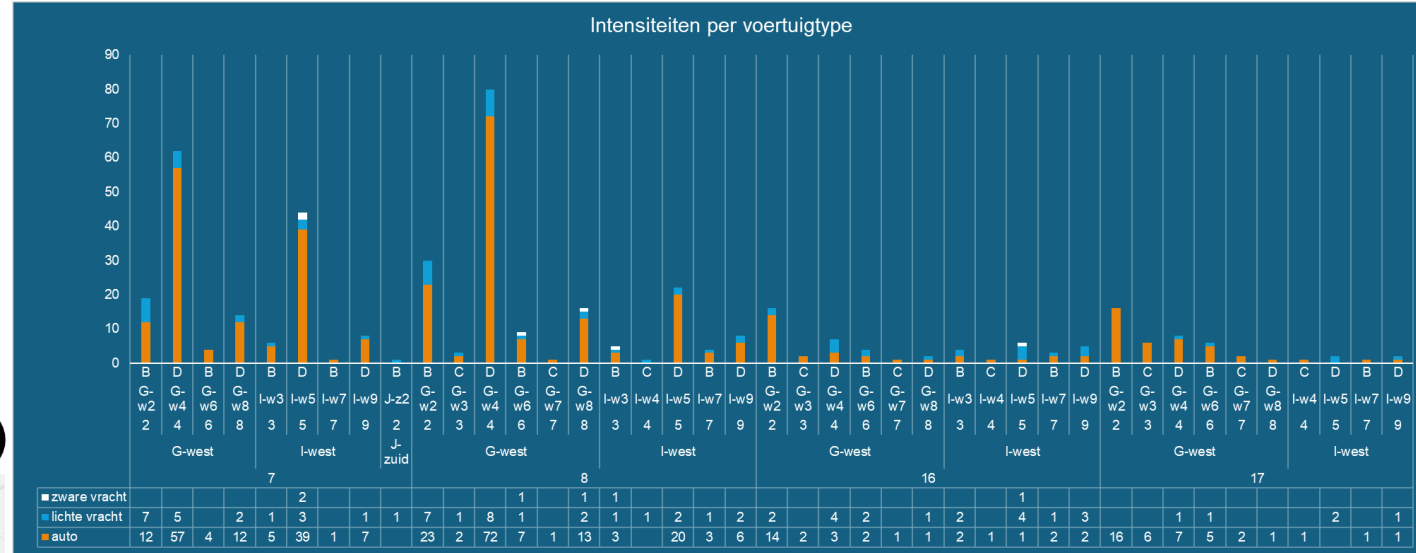
# HB-onderzoek Booiebos

- Tellocaties B, C en D:
  - interactie B → D en C → D



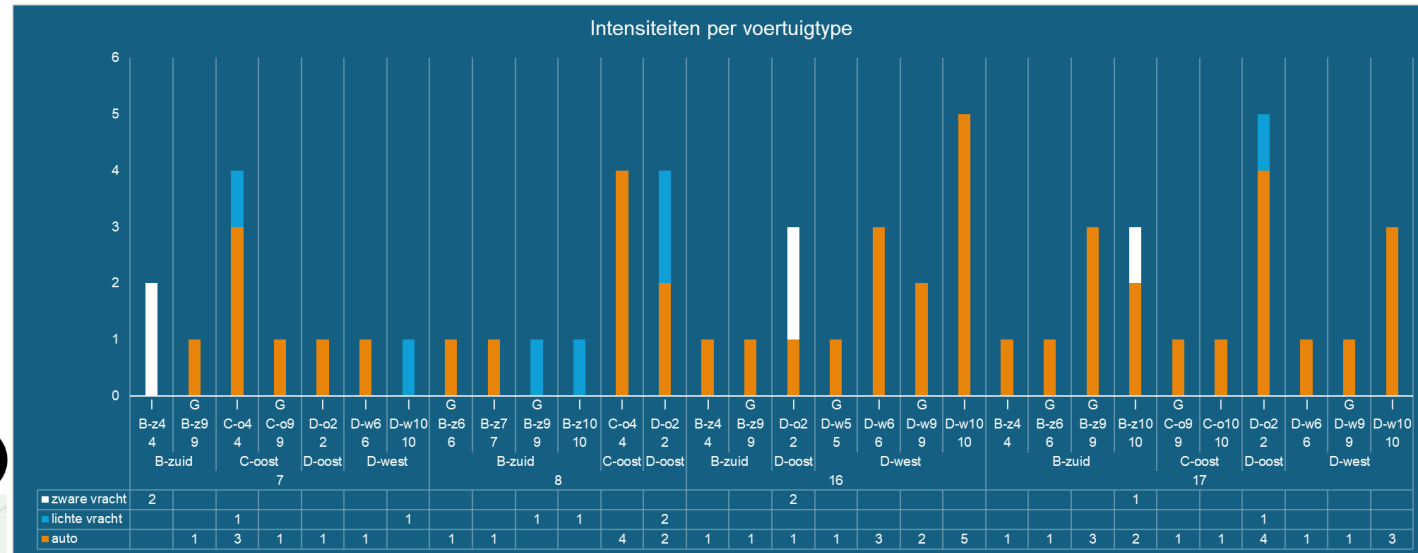
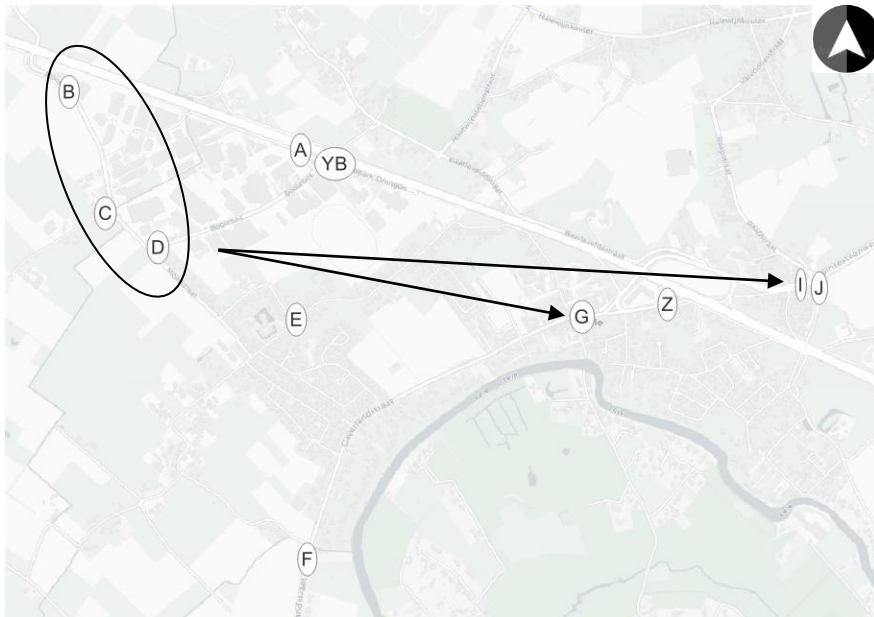
# HB-onderzoek Booiebos

- Bestemming tellocaties B, C en D: vooral verkeer van complex

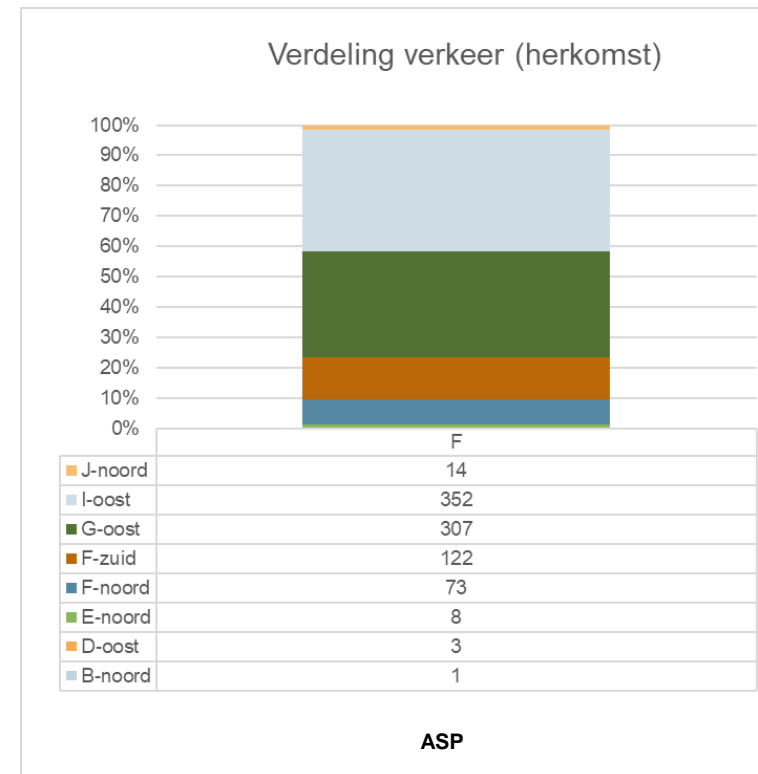
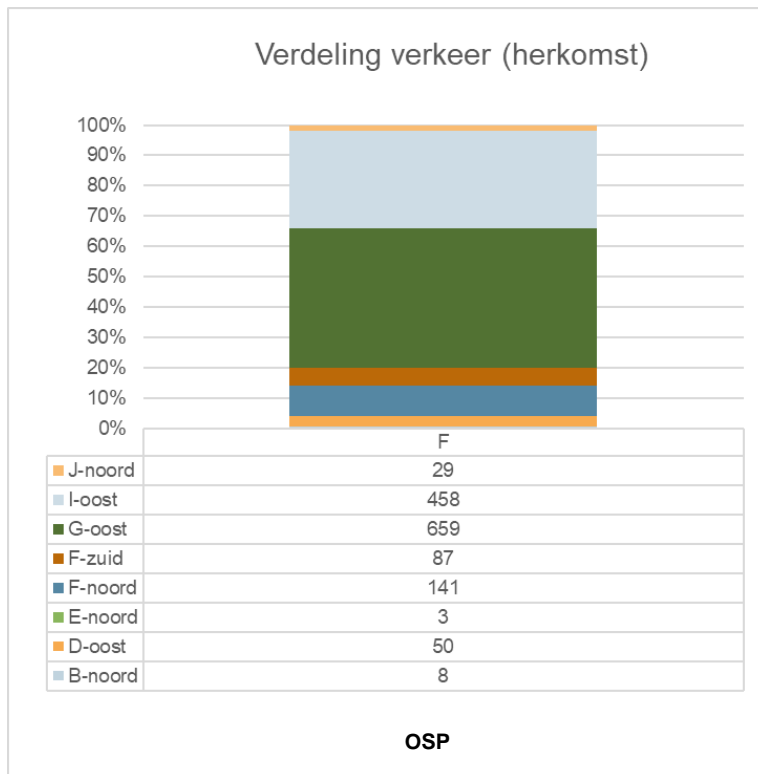
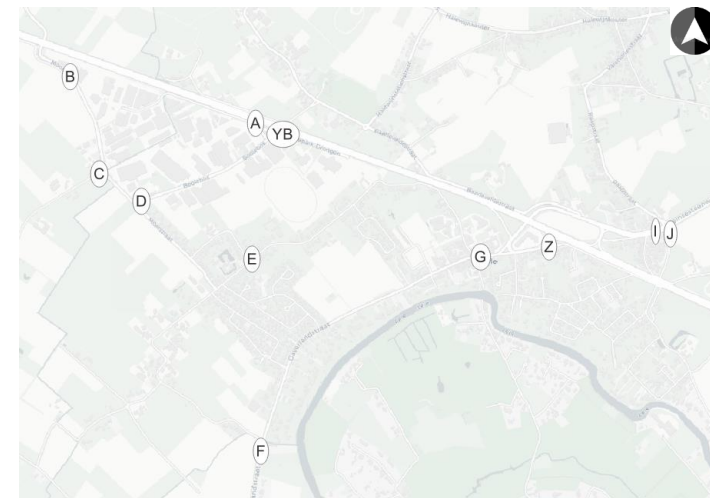


# HB-onderzoek Booiebos

- Herkomst tellocaties B, C en D: amper doorgaand verkeer



# HB-onderzoek: verdeling verkeer F



# 5. Conclusies



# Conclusies

- Relatie met complex > vanuit noorden (Gent) dan vanuit zuiden (Deinze).
- Hogere **verliestijd** (in termen van doorgaande relatie N466) voor de richting noorden (Deinze-Gent). In de richting zuiden (Gent-Deinze) is deze verliestijd beperkter. Dit is mede ook te verklaren door oa. de beperktere weg- en verwerkingscapaciteit t.h.v. de kern van Baarle.
- **Sluipverbinding** via Solvynsdreef ( $\pm 1450$  voertuigen/etmaal), vnl. richting noorden
- Belangrijkaandeel **doorgaand vrachtverkeer** op N446 (Gent-Deinze:  $\pm 700$  vrachtwagens/etmaal). OBU-data leert dat dit vrachtverkeer op de doortocht door Baarle een bestemming heeft in het gebied tussen de E40 en de noordzijde van Deinze, het bedrijventerrein daar inclusief en niet nog verder doorrijdt. Op termijn deze beweging eerder **ontmoedigen**.
- In functie van de **ontsluiting van het bedrijventerrein Booiebos** ambieert de stad Gent een autonome ontsluiting (gemotoriseerd verkeer) enkel via de noordzijde en niet via secundaire toegangen aan de zuidzijde. De tellingen (noodzakelijk om de verkeersafwikkeling van de varianten te onderzoeken via microsimulatie) dienen hiertoe **geherkalibreerd** te worden, ook gezien de inventarisatie plaatsvond tijdens werffase Kloosterstraatbrug.