

Vragen verkeersmodel Haventracé

Werkbank 29 januari 2020

1 ANTWOORDEN TOEGELICHT TIJDENS WERKBANK 29/01

Intensiteiten wegsegmenten op kaart:

Op de kaarten in de presentatie van 29/01/2020 werden de cijfers van volgende segmenten mee opgenomen, telkens voor de verschillende scenario's.

- Vraag Ringland Academie (Koen Vande Sompele)
 - o Segment tussen Turnhoutsepoort en Groenendaallaan
- Vraag Straten Generaal (Manu Claeys)
 - o Segmenten van de kanaalzones Noord en Zuid van Oosterweel
 - o Segmenten A102 ten noorden en zuiden van op- en afrittencomplex Bisschoppenhoflaan
- Vraag Werkgroep snelweg (Erik Aerts)
 - o Segment E313/E34 ten westen van A102
 - o Segment E313/E34 ten oosten van A102
 - o Segment E313/E34 tussen Wommelgem en knoop Ranst
 - o Segment E313/E34 tussen knoop Ranst en Massenhoven
 - o Segment E313/E34 tussen knoop Ranst en Oelegem
- Vraag VOKA (Eliene Van Aken)
 - o Segment R1 tussen Antwerpen-West en Sint-Anna
- Vraag Red de Voorkempen (Jef Rombouts)
 - o Segment R1 tussen aansluiting kanaaltunnel Noord (Groenendaallaan) en A12/E19
 - o Segment R1 tussen aansluiting kanaaltunnel Noord (Groenendaallaan) en Zuid (Deurne)
 - o Segment R1 tussen aansluiting kanaaltunnel Zuid (Deurne) en E313/E34
 - o Segment E313/34 tussen R1 en A102
 - o Segment E313/E34 tussen A102 en knoop Ranst
- Vraag Lenora
 - o Diverse wegvakken (zie brief)

Weergave 'selected link analyse' op kaart

In de presentatie van 29/01/2020 werden een aantal 'selected link' analyses toegevoegd die de herkomsten, bestemmingen en routes door bepaalde segmenten in kaart brengen, telkens voor de verschillende scenario's.

- Vraag Straten Generaal (Manu Claeys)
 - o SLA van de E313: hoeveel verkeer rijdt er tussen E313 en Linkeroever en via welke route(s)?
- Vraag VOKA (Steven Roeland)
 - o SLA van de R1, rond Borgerhout/Antwerpen-Oost

Algemene effecten van het Haventracé:

- Vraag Philippe Deleu:
 - o Als de A102 wordt aangelegd met ongeveer 2000 PAE, rijden er maar 200 PAE extra door de Liefkenshoektunnel? Dit lijkt tegenstrijdig. Het Haventracé moet het verkeer omleiden. Maar er zou meer verkeer gaan door de Scheldetunnel dan door de Liefkenshoektunnel?
- Antwoord:
 - o De A102 maakt het tracé via het Haventracé slechts in beperkte mate korter. Het tracé via de Liefkenshoektunnel blijft zo voor de meeste relaties veel langer, wat slechts voor een deel wordt gecompenseerd door de tolheffing op de Oosterweeltunnel.
 - o Door de Oosterweeltunnel rijdt inderdaad meer verkeer dan door de Liefkenshoektunnel, dit heeft te maken met vorige punt, echter nog versterkt door het feit dat een belangrijk deel van het verkeer zijn herkomst of bestemming heeft in Antwerpen zelf.

- Vraag Straten Generaal (Manu Claeys):
 - o Het verkeer in de Liefkenshoektunnel neemt slechts beperkt toe bij het scenario met het volledige Haventracé. Op de hele zuidelijke ring komt er zonder uitzondering extra verkeer bij met het Haventracé. Dat is bizar. De A102 bewijst zijn nut, maar van waar dat verkeer komt, is niet duidelijk. Gaat het om een aanzuigeffect of het leegzuigen van het onderliggend wegennet?
- Vraag VOKA (Steven Roeland)
 - o De drukste segmenten van het hele netwerk situeren zich op de R1, rond Borgerhout/Antwerpen-Oost, in zowat alle scenario's. Is er geen enkel model dat het verkeer daar fundamenteel naar beneden krijgt?
- Antwoord:
 - o Doordat de A102 een 1000 pae per richting overneemt van de R1 oost, komt er daar capaciteit vrij zodat extra noord-zuid verkeer wordt aangetrokken.
 - o Ook wordt verkeer van het onderliggende wegennet verschoven naar de R1 als er daar minder autoverkeer rijdt.

Avondspits

- Vraag Schoten (Erika Baluwe)
 - o Tussen welke uren valt de avondspits valt? Uit de presentatie kon ik afleiden dat het ging om cijfers in de avondspits, maar de uren werden niet verduidelijkt.
- Vraag Nx (Marcel Vandewalle)
 - o Hoe lang duurt de avondspits?
- Antwoord:
 - o De congestiebeelden die getoond worden tijdens de presentatie geven de spitsuren aan. De avondspits tussen 16u-17u is algemeen in het verkeersmodel het drukste uur.
 - o Het precieze effect van tolsturing vereist verder onderzoek.

Capaciteiten

- Vraag Red de Voorkempen (Jef Rombouts)
 - o Klopt het dat de A102 op 2x3 rijstroken gebracht moet worden? We veronderstellen dat dit 2x2 is.
- Vraag Philippe Deleu
 - o Hoe wordt de capaciteit van de Liefkenshoektunnel uitgebreid? Het is niet evident om naar 3 rijstroken te gaan.
- Antwoord:
 - o De capaciteit wordt hoog genoeg gezet (hoger dan nodig) om de ontwerp vraag juist te kunnen inschatten.
 - o Als er wordt ontworpen op de verwachte verkeersintensiteiten zijn inderdaad 2 (geen 3) rijstroken nodig op de A102 en in de Liefkenshoektunnel.

- Vraag VOKA (Eliene Van Aken)
 - o Voldoet op het segment R1 tussen de knooppunten Antwerpen-West en Sint-Anna de capaciteit die voorzien is in de heraanleg van deze snelwegcomplexen aan de verwachte volumes?
- Antwoord:
 - o De intensiteiten werden al opgenomen op de kaart. Alle segmenten zijn voldoende voor de verwachte intensiteiten.

Tol

- Vraag Nx (Marcel Vandewalle)
 - o Kan door tolsturing de avondspits verspreid worden? En kunnen we overwegen om nu al tol in te voeren aan de tunnels? Bijvoorbeeld ook aan de Kennedytunnel?
- Vraag Straten Generaal (Manu Claeys)
 - o Er zit meer verkeer op de Oosterweeltunnel dan de Kennedytunnel. Hangt dat af van tol? Hoeveel tol? Hoeveel rijstroken zijn er in de Kennedytunnel: 2 of 3?
- Antwoord:
 - o Ja, de verkeersintensiteit hangt af van de tol. Het bepalen van het juiste tolbedrag vereist verder onderzoek. In het verkeersmodel werd gezocht naar evenwichtige verdeling Scheldekruisingen (nl. ca. 60% verzaadiging in de Oosterweeltunnel en Kennedytunnel en ca. 75% in de Liefkenshoektunnel). Door de hogere tol in de Kennedytunnel rijdt er meer verkeer door de Oosterweeltunnel. In de Kennedytunnel zijn er in alle scenario's 3 rijstroken per richting.

2 APARTE TOELICHTING BIJ SPECIFIEKE VRAGEN

Een aantal vragen waren te specifiek om plenair te behandelen tijdens de werkbank van 29/01/2020. Deze worden hieronder toegelicht:

- Vraag Philippe Deleu
 - o Er is rekening gehouden met de groeicijfers van het spoorvervoer. Welke cijfers zijn er gebruikt: Infrabel of Bolse?
- Antwoord
 - o De groeicijfers voor personen vervoer komen van NMBS
 - o De goeicijfers voor goederen vervoer komen van Infrabel of de haven van Antwerpen

- Vraag Straten Generaal (Manu Claeys)
 - o Zijn er cijfers beschikbaar voor R1 oost, zeker voor AMS100?
- Antwoord
 - o Ook de AMS100 (OW556) werd berekend. Daarbij ligt de tijdshorizon verder in de toekomst, waarbij de AMS volledig bereikt wordt. In dit scenario is echter geen bijkomende groei van de verplaatsingsbehoeften t.o.v. de situatie 2025 opgenomen zodat het een onderschatting is van het te verwachten druktebeeld zelfs al wordt de AMS volledig bereikt.

- Vraag Lenora
 - o Kunnen er bijkomende doorrekeningen worden uitgevoerd om een algemene snelheidsbeperking te verrekenen tot bijvoorbeeld 80 km/u?
- Antwoord
 - o Vroegere doorrekeningen hebben aangetoond aan dat dit geen significant effect heeft op de verkeerstromen.

- Vraag Philippe Deleu
 - o Wat bij calamiteiten, bijvoorbeeld als ADR-vrachtwagen met benzeen ontploft onder het Albertkanaal?
- Antwoord
 - o Het verkeersmodel kan zeker worden ingezet om de effecten van een calamiteit op de ringstructuur, waarbij dan de capaciteit van een bepaald segment (= het maximaal aantal te verwerken autoverkeer) kleiner wordt, te evalueren.
 - o Bij een dergelijke calamiteit waarbij de Albertkanaaltunnel zou geblokkeerd zijn, kan een deel van het noord-zuid en noord-west verkeer omgeleid worden via de noordelijke Kanaaltunnel en de Oosterweelverbinding. Een deel van het zuid-noord verkeer via de zuidelijke Kanaaltunnel, de Oosterweelverbinding en verder de Liefkenshoektunnel.
 - o Het systeem Oosterweelverbinding met Haventracé heeft hier dezelfde mogelijkheden als het zogenaamde Consensusmodel, waarbij verkeer via de R2, E34/R2 en Antwerpen-West naar de E17 kan rijden.

3 VRAGEN BUITEN DE HUIDIGE SCOPE VAN DE STUDIE

Een aantal vragen vallen buiten het studiegebied. Hier wordt niet verder op ingegaan.

- Vraag Werkgroep snelweg (Erik Aerts)
 - o Segment E313 tussen Massenhoven en Grobbendonk
 - o Segment E34 tussen Oelegem en Zoersel

Een aantal vragen situeren zich niet meer op het niveau van de hoofdwegen, maar op niveau van het onderliggend wegennet. Het verkeersmodel laat niet toe om op dit detailniveau uitspraken. Er wordt wel een kaart getoond tijdens de presentatie die aangeeft wat de tendensen zijn voor het onderliggend wegennet per deelgebied.

- Vraag Werkgroep snelweg (Erik Aerts)
 - o Segment R11 tussen Wijnegem en rond punt
 - o Segment R11 tussen rond punt en Borsbeek
- Vraag Lenora
 - o Bijkomende doorrekening scenario's MET en ZONDER eventueel op-/afrittencomplex bv. thv. Schoten
- Antwoord
 - o De huidige doorrekeningen met aansluitingscomplex tonen het gebruik van de op- en afrit. Als de op- en afrit niet wordt gemaakt vallen deze weg en rijden de gebruikers via Kleine Bareel, Schijnpoort of Wommelgem het hoofdwegennet op, deels blijft dit verkeer dan op het onderliggende wegennet. De juiste opsplitsing tussen deze trajecten hangt af van maatregelen op het onderliggend wegennet en hoe verkeerstromen vallen. Zij kunnen aldus niet precies worden afgeleid vanuit een doorrekening zonder de op- en afritten.

Sommige vragen zijn te gedetailleerd en zullen onderzocht worden in de volgende studies.

- Vraag VOKA (Eliene Van Aken)
 - o Gedetailleerde cijfers van de toekomstige verkeersvolumes in de nieuwe Tijsmanstunnel. Welke verdeling van volumes in beide tunnels wordt verwacht? Ook voor het ontwerp van de aansluitingscomplexen zijn zeker meer gedetailleerde cijfers nodig.
- Antwoord
 - o Dit is geen voorwerp van de huidige analyse, wel van een detailstudie hoe de verkeersorganisatie er lokaal zal gebeuren.

4 VRAGEN NA AFLOOP VAN WERKBANK 29/01/2020

4.1 Impact van de verkeersscenario's op de E34 (west)

Op de Werkbank van 29/01/2020 kwam de vraag naar de verwachte evolutie van de verkeersdrukke op de Scheldetunnel, E17 en E34 west in de verschillende doorgerekende scenario's.

De scenario's OW 0.0.1. en OW 5.0.6. werden gerapporteerd in de ProjectMER en geven licht andere cijfers omdat ze werden doorgerekend met een vroegere versie van het Verkeersmodel. De vergelijking van deze doorrekeningen geven echter wel een inzicht in de evolutie van de verkeerscijfers tussen de thans vastgestelde verkeersintensiteiten (tellingen 2017-2018-2019) en de referentiesituatie voor het Haventracé nl. OW 5.6.6 AMS50 doorgerekend met het verkeersmodel versie 3.7.

Immers OW 0.0.1. geeft aan hoe de bestaande situatie evolueert als er geen Oosterweelverbinding of de eerste cluster van de verbeteringen aan het Haventracé worden.

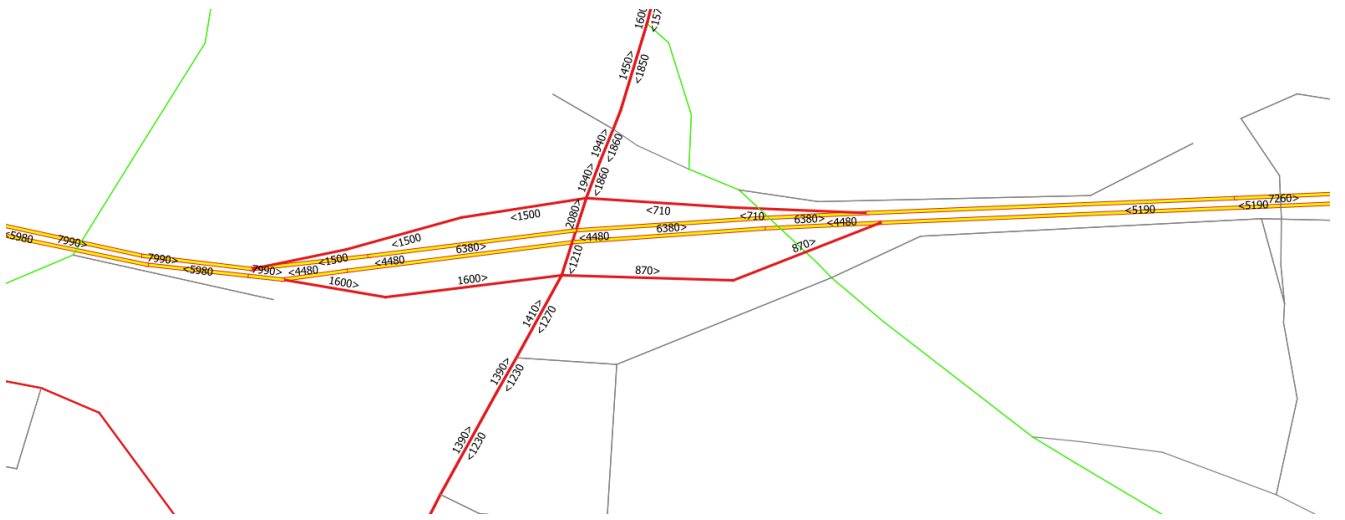
OW 0.0.1. is de in de ProjectMER gehanteerde "referentietoestand 2020" die alle elementen omvat die men verwacht, ook al wordt de Oosterweelverbinding niet gerealiseerd:

- Verwachte autonome groei van bevolking en economie tot 2020 (op het moment dat het provinciaal verkeersmodel Antwerpen ontwikkeld werd);
- Beslist beleid buiten het Masterplan 2020 (concrete woonprojecten, bedrijventerreinen, weginfrastructuur, ...);
- Verwachte groei van het doorgaand personen- en vrachtverkeer naar 2020 toe;
- De i.k.v. Masterplan 2020 geplande optimalisatiewerken op Linkeroever (herinrichting knooppunten en aansluitingscomplexen, aanleg parallelweg, ...)
- Het behoud van het huidige tolsysteem met tol in de Liefkenshoektunnel voor personenwagens en vrachtverkeer.
- De overige onderdelen van het Masterplan 2020, met uitzondering van:
- Oosterweelverbinding (= voorgenomen activiteit van dit project-MER);
- A102/R11bis gerealiseerd ('gepland beleid zonder OWV of cluster 1 Haventracé').

OW 5.0.6. geeft aan wat de effecten zijn als enkel de Oosterweelverbinding wordt gebouwd, zonder verbeteringen aan het Haventracé ('bouw Oosterweelverbinding').

Vergelijking van de resultaten leiden tot volgende vaststellingen:

- Op de E34 is er een sterke stijging ten gevolge van de verwachte autonome groei van bevolking en economie en het beslist beleid buiten het Masterplan 2020 (concrete woonprojecten, bedrijventerreinen, weginfrastructuur, ...);
- De groei bij realisatie van de Oosterweelverbinding is zeer beperkt. Als de AMS50 wordt bereikt zullen de intensiteiten afnemen.
- De verdere groei bij verdere optimalisatie van het Haventracé is eveneens zeer beperkt



OW 5-6-6 AMS50 16-17 uur gerapporteerd op de Werkbank Haventracé

