

Onderstaande fiches (Tabel 3-1 en 3-2) geven een overzicht van de belangrijkste kenmerkende cijfers die resulteerden uit de doorrekeningen met het verkeersmodel Antwerpen. Voor de trajecttijden wordt het verschil gemaakt met de verkeerssituatie tussen 12u en 13u, wanneer er normaal geen filevorming is op het Antwerps ringsysteem of op de toekomstige snelwegen.

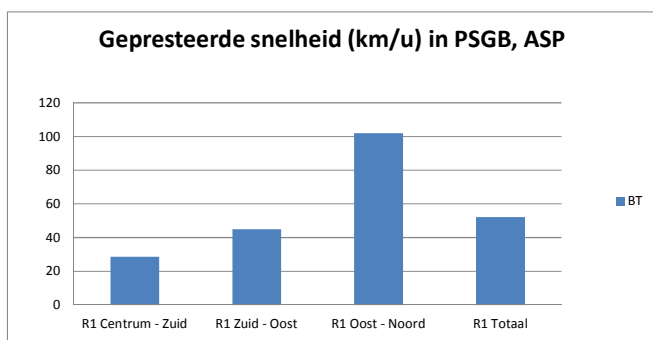
BT ASP

Doorgaand verkeer ASP in BT

	auto	vracht	pae
doorgaand verkeer	4 100	1 200	6 400

Intensiteiten twee richtingen ASP op referentiesecties in BT

	auto	vracht	pae	I/C
Scheldeovergangen				
Kennedytunnel	9 500	1 400	12 150	96%
Liefkenshoek tunnel	1 500	600	2 750	32%
Nieuwe Scheldeovergang	0	0	0	0%
Waaslandtunnel	2 100	0	2 100	70%
Scheldekruisende bewegingen	13 100	2 000	16 950	71%
Dubbele Scheldekruisingen	0	0	0	-
Ringstructuur				
R1 Zuid-Oost	16 750	1 950	20 400	97%
R1 Oost-Noord	9 450	1 400	12 100	72%
A102	0	0	0	0%
R11bis	0	0	0	0%



Voertuigkilometers (1000 vtgkm/u) personenwagens in PSGB, ASP, BT

	A-weg	N-weg	L-weg	Totaal
Doorgaand verkeer	360	72	5	437
aandeel	17%	4%	1%	10%
Bestemmingsverkeer	1408	752	176	2336
aandeel	65%	43%	26%	51%
Lokaal verkeer	394	942	489	1826
aandeel	18%	53%	73%	40%
Totaal	2162	1766	670	4599
aandeel	100%	100%	100%	100%

Voertuigkilometers (1000 vtgkm/u) vrachtwagens in PSGB, ASP, BT

	A-weg	N-weg	L-weg	Totaal
Doorgaand verkeer	99	3	0	102
aandeel	44%	5%	1%	36%
Bestemmingsverkeer	99	24	6	129
aandeel	44%	49%	46%	45%
Lokaal verkeer	25	22	7	55
aandeel	11%	46%	53%	19%
Totaal	224	49	14	286
aandeel	100%	100%	100%	100%

Trajecttijden (minuten) personenwagens ASP in BT

H/B	E19Z	E17W	E19N	E313O	haven	deelg.
E19 zuid	-	25	29	31	26	17
E17 west	15	-	32	33	21	18
E19 noord	19	31	-	30	17	19
E313 oost	16	28	22	-	22	16
haven	19	23	23	34	-	20
deelgebieden	13	26	26	25	23	-

Tabel 3-1 Overzicht significante verkeerscijfers Bestaande Toestand ASP

Verskil in trajecttijden (minuten) personenwagens in BT ASP vs BT MIDDAG

H/B	E19Z	E17W	E19N	E313O	haven	deelg.
E19 zuid	-	+10	+11	+15	+8	+5
E17 west	+1	-	+11	+14	+2	+4
E19 noord	+1	+7	-	+11	-1	+3
E313 oost	+1	+10	+6	-	+3	+3
haven	+1	+4	+6	+13	-	+3
deelgebieden	+2	+11	+11	+11	+6	-

Tabel 3-2 Overzicht significante verkeerscijfers Bestaande Toestand ASP t.o.v. MIDDAG

Significant voor de huidige moeilijke verkeerssituatie op de hoofdstructuur zijn vooral volgende elementen:

- De zeer hoge saturatie voor de Kennedy- en Waaslandtunnel en op de secties van de R1. De totale saturatie (twee richtingen, ASP en OSP) is ongeveer 70%, maar gelet op de variatie van het verkeer over de tunnels, richtingen en momenten van de dag is dit reeds zeer hoog, met structurele files aan Kennedytunnel en Waaslandtunnel tot gevolg.
- In de Scheldetunnels is 20% van het verkeer doorgaand verkeer, ongeveer 50% is bestemmingsverkeer en 30% is lokaal verkeer.
- Op de R1 (sectie Zuid-Oost) is 24% van het verkeer doorgaand verkeer, 49% is bestemmingsverkeer en 27% is lokaal verkeer.
- De lage snelheden op de secties van de R1 tussen Antwerpen-Centrum en Antwerpen-Oost
- De hoge trajecttijden om Antwerpen te passeren

Gevolg voor de weggebruikers is op dit moment dat

- het doorgaande verkeer sterke vertragingen ondervindt vooral op de relaties tussen:
 - E19 noord en E19 zuid
 - E19 noord en E17
 - E313/E34 oost en E17
- het bestemmingsverkeer vooral zware vertragingen ondervindt vanuit
 - E19 noord
 - E313/E34 oost
 - E17

Belangrijke vaststelling daarbij is dat het lokale verkeer, ondanks de vertragingen op de hoofdstructuur, er toch sterk gebruik van maakt omdat het nog grotere vertragingen ondervindt op het onderliggende wegennet.

Bereikbaarheid deelgebieden

De huidige bereikbaarheid van de deelgebieden is aldus slecht, gelet op de hoge vertragingen op de toekomstige snelwegen en de ringstructuur. Algemene observaties van de politie geven bovendien aan dat ook het onderliggende wegennet sterk verzadigd is met op diverse plaatsen grote vertragingen aan kruispunten tot gevolg.

Dit wordt geïllustreerd door de berekende hoge trajecttijden naar de haven en deelgebieden. De vergelijking met de situatie tussen 12u en 13u (MIDDAG) illustreert extra de effectieve verliestijden t.o.v. een situatie zonder filevorming.

De trajecttijden vanuit de richtingen E19 noord, E313/E34 oost en E17 zijn sterk hoger dan in de situatie zonder congestie.

Betrouwbaarheid en robuustheid hoofdstructuur

De huidige Antwerpse hoofdstructuur is zeer gevoelig voor incidenten: enerzijds doordat de ringstructuur op diverse cruciale plaatsen nabij of op zijn capaciteit wordt belast en anderzijds omdat er geen vlotte