

Vraag nr. 93
van 4 december 1998
van de heer FRANCIS VERMEIREN

*Files – Bezettingsgraad autosnelwegen – Knel-
punten Brusselse ring*

In antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 11 van 8 oktober 1998 in verband met het fileprobleem op de Vlaamse wegen als gevolg van opstoppen na verkeersongevallen, werd geopperd dat in de "Vlaamse Ruit" (Antwerpen-Gent-Brussel-Leuven) de bezettingsgraad van alle wegen zodanig is dat er in feite geen echt alternatief is bij incidenten op een "belangrijk" wegvak (*Bulletin van Vragen en Antwoorden nr. 4 van 4 december 1998, blz. 609 – red.*).

In dit verband vernam ik nog graag het volgende.

1. Wat is de bezettingsgraad van de voornaamste autosnelwegen, of van wegen die hiermee kunnen worden gelijkgeschakeld zoals een aantal viervakswegen ?

2. Heeft men enig idee van de jaarlijkse kostprijs van het tijdverlies voor de Vlaamse economie door deze opstoppen ?

3. Heeft men enig idee van de via de autosnelwegen en ook andere verbindingswegen jaarlijkse vervoerde vracht ?

Hoeveel vertegenwoordigt de vracht die wordt vervoerd op basis van het bedrijfsprincipe "just in time" ?

4. Er is reeds enige tijd sprake van het aanleggen op de Brusselse ring – een der drukste verbindingssassen van het ganse land – van een vierde rijstrook om een vlotter verkeer mogelijk te maken.

In welk stadium bevinden deze plannen zich momenteel ?

5. Sommige kruispunten van deze ring met de andere erop aangesloten grote autosnelwegen, E40 en E19 in het bijzonder, veroorzaken ook aanzienlijke opstoppen.

Werden reeds studies aangevat om een beter verloop van het verkeer mogelijk te maken door bepaalde aanpassingswerken ?

Zo ja, in welk stadium bevinden zich deze studies ?

Antwoord

1. Tabel 1 als **bijlage 1** geeft voor een aantal secties van de autosnelwegen, de ring rond Antwerpen, de ring rond Brussel en enkele gewestwegen, de verhouding tussen intensiteit en capaciteit.

Intensiteit

De intensiteit is het aantal voertuigen per uur dat via automatische lusdetectoren wordt geregistreerd.

De weergegeven waarden zijn de gemiddelde uurintensiteit op werkdagen in de maand september 1998 voor de periodes 7 tot 8 uur, 8 tot 9 uur, 16 tot 17 uur en 17 tot 18 uur.

Omzetting van aantal voertuigen naar voertuig-eenheden zou dienen te gebeuren op basis van de samenstelling van het verkeer. Die samenstelling varieert echter van plaats tot plaats en is niet altijd bekend. Het gemiddelde aandeel van het zwaar verkeer schommelt rond de 18 %.

Capaciteit

Voor autosnelwegen en ringwegen werd de capaciteit bepaald in aantal voertuigen op basis van een gemiddelde volgtijd van twee seconden per voertuig, hetgeen neerkomt op 1.800 voertuigen per uur en per rijstrook.

Voor gewestwegen wordt een capaciteit van 1.000 voertuigen/uur/rijstrook aangenomen.

2. In verband met de raming van de kostprijs van verkeerscongestie voor de Vlaamse economie is er momenteel binnen de afdeling Verkeerskunde van de administratie Wegen en Verkeer een project lopende dat op basis van gegevens van tellussen op het autowegennet gegevens verzamelt met betrekking tot de locaties, aard en duur van files, om hieruit verliestijden en de daarmee gepaard gaande economische kostprijs te destilleren.

De eerste resultaten waren verwacht, op basis van de telgegevens, voor de maand oktober 1998. Wegens technische problemen zijn er echter nog geen voldoende bruikbare resultaten beschikbaar.

3. De gegevens in tabel 2 als **bijlage 2** dateren uit 1995. Vijfjaarlijks worden er immers visuele tellingen gehouden waarbij steekproefgewijs de voertuigcategorieën worden genoteerd op enkele belangrijke wegsecties. Tabel 2 geeft de pro-

centuele verhouding van het zwaar verkeer ten opzichte van de gemiddelde dagintensiteit (6-22 uur).

Bij het Nationaal Instituut voor de Statistiek, dienst Vervoersstatistiek, beschikt men wel over gegevens omtrent "Goederen over de weg door Belgische voertuigen met minstens 1 ton laadvermogen".

Omtrent het aandeel in het vervoer via het just-in-time-principe zijn bij mijn diensten geen gegevens beschikbaar.

4. Om de capaciteit van de ring rond Brussel te verhogen, wordt momenteel door mijn kabinet tezamen met de administratie Wegen en Verkeer een aangepast wegmarkeringsconcept onderzocht, waarbij de totale wegbreedte wordt ingedeeld in vier rijstroken, in plaats van de huidige drie rijstroken met pechstrook. Aanvullend wordt er analoog met de ring rond Antwerpen gedacht aan de invoering van een snelheidsbeperking van 100 km/u en aan de aanleg van een aantal parkeerhavens.

Deze nieuwe wegindeling wordt reeds een aantal maanden bestudeerd door mijn kabinet tezamen met de administratie Wegen en Verkeer. De orthofotoplans van het vak tussen de E40 en de E19 zijn beschikbaar, en aan de hand daarvan werd inmiddels nagegaan in hoeverre een herschikking van de markeringen op welke wegvakken mogelijk is. Op basis van een eerste oriënterende studie kan nu reeds worden gesteld dat deze nieuwe wegindeling voor de beide rijrichtingen realiseerbaar is.

Er wordt naar gestreefd om deze aangepaste markering uit te voeren in de eerste helft van 1999. Deze werken kunnen 's nachts worden uitgevoerd, waardoor de verkeershinder kan worden beperkt.

In een tweede fase zal dezelfde werkwijze worden onderzocht voor het vak tussen de E19 en de A12. Voor dit gedeelte worden er eveneens geen moeilijkheden verwacht. Aangezien er geen infrastructuurwerken noodzakelijk zijn voor deze nieuwe rijstrook, kan er op korte termijn reeds een forse verbetering van de doorstroming op een van de drukste vakken van de ring rond Brussel worden verwacht. De bereikbaarheid van de luchthaven van Zaventem zal hierdoor eveneens sterk verbeteren.

Voor de verbreding van het vak tussen de A12 en de E40 daarentegen is deze werkwijze niet

realiseerbaar. Voor deze sectie zijn de noodzakelijke infrastructuurwerken evenwel opgenomen in het meerjarenprogramma 1999-2002.

Op vrij korte termijn zal de ring rond Brussel dus over een extra rijstrook kunnen beschikken.

Wat de verkeerswisselaars van de R0 ring rond Brussel met de E411 Brussel-Namen / E40 Brussel-Leuven / E19 Brussel-Mechelen / A12 Brussel-Boom en E40 Brussel-Gent betreft, zijn er geen aanpassingswerken in het vooruitzicht gesteld. De hoofdoorzaak van dit "vertraagd verkeer" op de vermelde plaatsen is immers de moeilijke doorstroming op de volledige R0, die hoofdzakelijk uit tweemaal drie rijstroken bestaat. Door de geplande aanpassing van de wegmarkeringen en de verbredingswerken tussen de verkeerscomplexen Strombeek-Bever en Groot-Bijgaarden zal ook de verkeersafwikkeling op de verkeerscomplexen vlotter verlopen.

Tevens werden recentelijk aanpassingen gerealiseerd op het einde van de E40 Luik-Brussel, waar een nieuwe rijstrookverdeling werd gerealiseerd tot tevredenheid van de weggebruikers. In het voorjaar 1999 zal eveneens de rijstrookverdeling van de rijrichting E40 Brussel-Luik worden aangepast door middel van nieuwe wegmarkeringen.

(Bovenvermelde bijlagen liggen ter inzage bij het secretariaat van het Vlaams Parlement, dienst Schriftelijke Vragen – red.)